

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSUL SHIPPING

RESUMO INFORMATIVO
COM AS PRINCIPAIS
NOTÍCIAS DOS SETORES
PORTUÁRIO E DE
NAVEGAÇÃO

Edição 139/2021
Data: 02/09/2021

ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CRUZEIROS VOLTAM AO PORTO DE SANTOS EM NOVEMBRO	4
PORTAL PORTO GENTE	5
AZUL VOLTA A LEVAR TURISTAS BRASILEIROS PARA PORTUGAL	5
PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS PODE TER SOLUÇÃO NO SANTOS2050	5
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	6
SANTOS BRASIL CRIA APP PARA CAMINHONEIROS	6
ZPE CEARÁ COMPLETA OITO ANOS DE OPERAÇÃO E PREPARA NOVA ÁREA PARA INVESTIMENTOS	8
US\$ 52,033, ESTE É O SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL ATÉ AGOSTO. O MAIOR SALDO DA HISTÓRIA EM OITO MESES DO ANO.....	9
‘PERDAS COM HIDROVIA SERÃO REPASSADAS AOS ALIMENTOS’, PREVÊ ANALISTA	11
AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS MUDA DE PLATAFORMA	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	12
PRÊMIO PORTOS + BRASIL: PREMIA 21 AUTORIDADES PORTUÁRIAS PELA EXCELÊNCIA NA GESTÃO	12
NOVOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS VÃO BENEFICIAR TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO MA E NO PI.....	14
PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO, MÍNFRÁ RECONHECE EXCELÊNCIA DOS PORTOS ORGANIZADOS	15
ISTOÉ - DINHEIRO	16
LIRA INICIA SESSÃO DA CÂMARA COM A VOTAÇÃO DOS DESTAQUES DA REFORMA DO IR	16
MINISTRA TEREZA CRISTINA PRESIDIRÁ JUNTA INTERAMERICANA DE AGRICULTURA	16
MONEYTIMES	17
O QUE A HIDROVIAS DO BRASIL ESTÁ FAZENDO PARA VENCER A SECA?	17
GUEDES COMEMORA REFORMA DO IR E DIZ QUE QUEDA DE MP TRABALHISTA FOI EQUÍVOCO	18
CNPE DEFINE RECURSOS DA ELETROBRAS A SEREM REVERTIDOS A CONSUMIDORES	19
VALE INICIA OPERAÇÃO DE CAMINHÕES AUTÔNOMOS NO COMPLEXO DE CARAJÁS.....	20
GUEDES GANHA DOIS ALIADOS DO CENTRÃO PARA A DEFESA DA AUSTERIDADE FISCAL.....	22
EXAME	24
TARCÍSIO VAI AOS EUA E EUROPA VENDER SUPERCONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA	24
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
ELETROBRAS VAI PAGAR R\$ 23 BILHÕES À UNIÃO POR NOVOS CONTRATOS DE HIDRELÉTRICAS.....	25
EDP ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 41,9 MILHÕES EM USINA DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ.....	27
JORNAL O GLOBO – RJ	29
PRESIDENTE DO BANCO DO BRASIL PEDE QUE FEBRABAN MARQUE COM URGÊNCIA REUNIÃO PARA DISCUTIR MANIFESTO	29
ESTADOS E MUNICÍPIOS ALEGAM PERDAS DE R\$ 4 BILHÕES COM MUDANÇA DO IR APROVADA NA CÂMARA.....	30
APÓS PIB ESTAGNADO, INDÚSTRIA RECUA 1,3% EM JULHO E FICA ABAIXO DO PATAMAR PRÉ-PANDEMIA.....	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	33
SETORES QUE MAIS EMPREGAM NO PAÍS NEGOCIAM COM GOVERNO E CONGRESSO PRORROGAR DESONERAÇÃO	33
NÃO HAVERÁ SOLUÇÃO NO LEGISLATIVO PARA OS PRECATÓRIOS SEM UM ALINHAMENTO COM O JUDICIÁRIO	34
MINISTRO DO TRABALHO DIZ QUE SENADO 'ERROU' AO DERRUBAR PACOTÃO TRABALHISTA	35
CONSELHEIROS QUEREM ANULAR MEMORANDO FIRMADO COM ANTAQ SOBRE COBRANÇA DE TAXA PORTUÁRIA	36
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA DESCARTA PARALISAÇÕES DE CAMINHONEIROS EM 7 DE SETEMBRO.....	37
VALOR ECONÔMICO (SP)	38
GOVERNO VAI ANUNCIAR “SETEMBRO FERROVIÁRIO”	39
DEMORA PARA EMISSÃO DE CERTIFICADOS PARA EXPORTAÇÃO REFLETE FALTA DE FISCAIS, DIZ FONTE	40
MINÉRIO DE FERRO RECUA CERCA DE 1% NA CHINA E É NEGOCIADO A US\$ 142 POR TONELADA.....	41
ATIVIDADE INDUSTRIAL CHINESA TEM CONTRAÇÃO	41
EDP VAI INVESTIR R\$ 41,9 MILHÕES EM USINA DE HIDROGÊNIO VERDE NO PORTO DE PECÉM.....	42
GOVERNO ESTUDA PRORROGAR PRAZO DO REGIME DE ‘DRAWBACK’	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS	44
ANP QUER EMPRESAS ESTRANGEIRAS SUGERINDO ÁREAS PARA INCLUSÃO EM RODADAS	44
GRUPO DISCUTE ATRAÇÃO DE CARGAS A PARTIR DE REATIVAÇÃO DE FERROVIA ENTRE BARRA MANSA E ANGRA	44
FROTA DE APOIO OFFSHORE CRESCER EM JULHO COM INCORPORAÇÃO DE 8 LHS	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 139/2021
Página 3 de 47
Data: 02/09/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	47
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	47



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CRUZEIROS VOLTAM AO PORTO DE SANTOS EM NOVEMBRO

Um total de seis navios deve passar pelo cais santista nesta temporada, segundo Concais

Por: **Fernanda Balbino**



Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, no Porto de Santos: 237 mil turistas são esperados Foto: Matheus Tagé/AT

O Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, prevê a retomada das operações com cruzeiros marítimos no Porto de Santos nos próximos meses. A previsão é de que o primeiro navio chegue ao cais santista em 5 de

novembro. Um total de 237 mil passageiros é esperado, o que deve movimentar mais de R\$ 132 milhões na economia da região.

A previsão é de que seis embarcações passem pelo terminal e percorram a costa brasileira até meados de abril. Mas é necessário que a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) bata o martelo sobre os protocolos a serem seguidos.

O otimismo do Concais é impulsionado pelas previsões do Governo Federal, que apontam a marca de 160 milhões de brasileiros vacinados até o fim do ano. No Estado, a estimativa é de que toda a população seja vacinada até outubro.

Mesmo assim, as previsões de movimentação de passageiros no Porto de Santos ainda são muito inferiores às verificadas antes da pandemia de covid-19. Segundo dados da Prefeitura de Santos, na temporada 2018/2019, 603 mil turistas de cruzeiros passaram pela Cidade, entre embarque, desembarque e trânsito. Agora, é esperado um volume 60% menor.

“Faremos todos os controles sanitários necessários, pois sabemos da importância do nosso setor para a retomada de empregos. Só no Porto de Santos, a temporada deve injetar mais de R\$ 132 milhões para a economia de Santos e região”, disse a diretora de Operações do Concais, Sueli Martinez.

Segundo ela, os navios de passageiros têm condições de detectar doentes com qualquer tipo de sintoma. “Diariamente, antes da atracação, o navio reporta para a Anvisa todos os passageiros que estiveram no ambulatório e por quais motivos, justamente para ter o controle de liberação do navio”, explica Sueli. “Em outros eventos, como Olimpíadas, Copa América, e estruturas, como aviões, resorts e hotéis, nunca houve controle de saúde com monitoramento das pessoas que retornam para suas casas. Isso passou a acontecer somente por conta da pandemia”, destaca.

De acordo com Sueli, as grandes armadoras já se organizaram e implementaram uma série de procedimentos para voltarem a realizar seus roteiros com segurança. Entre eles, está a realização de testes de covid-19 antes do embarque e durante a viagem.

O Concais não divulgou o nome dos navios previstos para a temporada. Procurada, a Anvisa não respondeu aos questionamentos sobre a liberação de cruzeiros marítimos no Brasil.

Fonte: **A Tribuna Digital - SP**

Data: **02/09/2021**

PORTAL PORTO GENTE

AZUL VOLTA A LEVAR TURISTAS BRASILEIROS PARA PORTUGAL

Assessoria de Comunicação

Decreto do governo português libera viagens não essenciais e flexibiliza a entrada de turistas no país; Com isso, Clientes podem adquirir passagens e embarcar em voos da companhia para Lisboa apenas com a apresentação de testes negativos para Covid

A partir desta quarta-feira (01/9), a Azul volta a realizar voos com a possibilidade de embarque de turistas brasileiros para Portugal. O governo português autorizou a realização de viagens não essenciais para o país, suspensas há quase 18 meses em função da pandemia.

A Azul oferece atualmente entre três e quatro voos semanais de e para Portugal com decolagens de Campinas (SP). Com a flexibilização, a companhia acredita em um crescimento na demanda e acompanha a movimentação do mercado para avaliar eventuais incrementos na oferta de voos para a Europa. “Essa é uma notícia muito boa para nós. Portugal é um mercado importante pra nós porque os Clientes já conhecem bem o quão cômodo é poder embarcar de Campinas em um voo direto para Lisboa, sem a necessidade de conexões. Conforme a procura for crescendo, temos a expectativa de aumentar ainda mais a nossa oferta de voos” afirma Abhi Shah, vice-presidente de Receitas da Azul.

Para entrar no país, os turistas deverão apresentar o Certificado Digital Covid da União Europeia, comprovativo de realização do teste laboratorial RT-PCR ou teste rápido de antígeno com resultado negativo, realizado nas 72 ou 48 horas anteriores à do embarque. A lista de testes rápidos aprovados pelo Comitê de Segurança da Saúde da União Europeia pode ser consultada no site da companhia, pelo link - <https://www.voeazul.com.br/nova-forma-de-viajar>.

Além do conforto dos voos diretos entre Viracopos e Lisboa, os Clientes Azul também poderão acessar outros destinos da Europa que já estejam liberados para a entrada de turistas brasileiros por meio do acordo de Codeshare que a companhia detém com a TAP Air Portugal.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/09/2021

PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS PODE TER SOLUÇÃO NO SANTOS2050

Editorial Portogente

O transporte de cargas enriquece a vida dos que mandam e do que as recebem.



Há muito Portogente alerta que o programa de desestatização dos portos proposto pelo governo era ineficaz. Desde aquela ideia contraditória da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, de adotar os portos australianos como solução para tirar os nossos portos do buraco em que se encontram. Agora, a poderosa Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP recomenda a reformulação desse programa.

O presidente da ABTP, Jesualdo Silva, sustenta que o governo suspenda o lançamento dos editais da desestatização dos portos e que o assunto seja mais bem discutido. Considerando o tempo e o clima político tenso para chegar a um denominador comum sobre uma questão que não

saiu da origem há dois anos e meio, Santos2050 é o caminho inevitável para chegar ao objetivo desejado. Esta proposta nasceu do Porto de Santos.

O manifesto do setor produtivo que se tentou calar e falou claro, por tantos meios, e de forma cabal pela “Manifestação de Entidades do Setor Agroindustrial”, traduzem a preocupação com a insegurança institucional, num crescendo, no governo do Brasil. A dimensão da crise é constatada nas incertezas do mercado e na insegurança dos investidores, como demonstram, bolsas, juros e o câmbio. Portos são fatores determinantes do desenvolvimento dos países.

Não há margens para erro. Santos2050 tem regras que não geram confusão e justificam seus objetivos com clareza, no presente. Condição essencial para dar segurança aos investidores e garantir um processo concorrencial perfeito, que evita a cartelização e o monopólio. A proposta do ministério da Infraestrutura, dos portos atingirem o patamar dos portos asiáticos não saiu do lugar e o principal do País caiu recentemente na classificação da movimentação mundial de contêineres.

O presidente da República vai às ruas no 7 de setembro, tentando reverter a sua queda de popularidade. O manifesto do setor produtivo “A Praça dos Três Poderes”, que se tentou calar, falou por jornais e redes sociais através da “Manifestação de Entidades do Setor Agroindustrial”. Decerto, reforma portuária será uma pauta destacada na campanha de 2022.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/09/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP SANTOS BRASIL CRIA APP PARA CAMINHONEIROS



A ferramenta busca facilitar a chegada dos motoristas aos terminais portuários – Foto: Divulgação/Baguete.

A Santos Brasil, uma das maiores operadoras de contêineres do país, desenvolveu internamente um aplicativo para facilitar a comunicação com os motoristas de caminhão que acessam seus terminais portuários.

Com o app, a companhia quer amarrar a última ponta de um plano de digitalização do recebimento de containers iniciado ainda em 2014 no Tecon Santos (no Guarujá), Clia Santos (em Santos) e Tecon Vila do Conde (em Belém).

Ao longo do projeto, a Santos Brasil agilizou processos como a vistoria de avarias dos containers e a inserção dos dados da carga no sistema.

O que faltava era aprimorar a questão do agendamento da entrega do container, para saber se os caminhoneiros que estão entrando nos terminais estão fazendo isso na hora e no locais certos e antecipar eventuais problemas, assim como verificar sua identidade.

“Toda a questão de inovação tem um começo, que é conseguir resolver um problema. A gente viu que o desenvolvimento e a implantação de um aplicativo era uma boa solução para atacar especificamente essa dor”, conta Daniel Litvin, gerente executivo de planejamento e inteligência operacional da Santos Brasil.



Batizado de Caminho Ágil, o novo app foi desenvolvido do zero pela área de TI da Santos Brasil, que conta com cerca de 30 pessoas, na linguagem C#. O projeto aconteceu ao longo de 2020 e foi implantado em março de 2021.

Segundo a companhia, a ideia é diminuir a ocorrência de agendamentos incorretos e de condutores sem agendamento nos gates, assim como identificar gargalos e filas nas proximidades dos terminais — além de melhorar a previsibilidade de chegada do caminhoneiro.

A escolha pelo foco no motorista foi porque há profissionais que trabalham em diferentes transportadoras, então o acesso se torna possível independente da empresa de logística. No geral, há uma alta taxa de repetição tanto de motoristas quanto de transportadoras.

Caso o motorista já tenha operado anteriormente nos terminais, o aplicativo o identifica pelo número de seu celular e envia um código SMS, que é verificado no aplicativo, gerando uma senha de acesso.

Se o profissional está chegando a uma unidade da companhia pela primeira vez, o aplicativo inicia um processo de cadastro, solicitando uma foto da CNH, cujos dados são lidos via OCR.

Para essa funcionalidade, o time da Santos Brasil mesclou duas ferramentas: uma solução pronta da Microsoft Azure, para fazer toda a parte de reconhecimento cognitivo; e um algoritmo interno que, conforme treinado, vai aumentando a acuracidade do processo.

Além disso, o motorista precisa fazer três selfies. Todos estes dados são comparados no sistema de reconhecimento facial Data Valid, do Serpro, que se conecta diretamente aos dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Após a verificação, o motorista é redirecionado para cadastrar seu acesso e, assim, visualizar todos os agendamentos listados para si.

Nos dados gerados pelo sistema do terminal, que já passa a se preparar para receber a carga, estão número da viagem, data e hora prevista de chegada da carga, missão, contêiner, placa do cavalo, placa do reboque e transportadora responsável pela carga.

Na mesma tela, o motorista tem acesso a um mapa com a rota traçada entre sua localização até o terminal onde ele está agendado. Para essa funcionalidade, a ferramenta utilizada foi o Azure Maps.

Além disso, é informado o tempo de trânsito, a previsão de chegada e a comparação entre a data prevista e a data agendada, permitindo que o condutor saiba se está adiantado, no horário ou atrasado.

Na chegada ao terminal, a menos de 1km de distância da entrada, o motorista pode realizar seu check in, informando sua chegada iminente. Caso se atrase, isso evita a cobrança de taxa de não cumprimento de janela.

Na aba “viagens”, são visualizadas todas as operações que o profissional realizou ou vai realizar pela Santos Brasil.

Ao selecionar uma dessas viagens, é emitido o ticket de entrada, e o ticket de saída, caso ele já tenha finalizado sua operação, ou ainda a GMCI Eletrônica, um documento de transferência de responsabilidade para a carga poder sair de um terminal e ir para o outro.

Para colocar tudo isso em prática, o aplicativo tem integração direta com os gates automatizados, utilizando as APIs da Santos Brasil.

“Aproveitamos essas nossas comunicações prontas, todas essas integrações que a gente desenvolve in house mais fácil, então integramos o aplicativo dentro do sistema como um todo, fazendo uma conexão com todo o nosso sistema de agendamento”, explica Marcelo Rosa, coordenador de BI e inovação da Santos Brasil.

Outra preocupação no projeto foi com os aparelhos dos caminhoneiros. Disponível para Android e iOS, a aplicação é considerada simples e consome uma baixa taxa de dados do motorista para que se consiga chegar a uma alta taxa de utilização.

Em um universo de mais de 6 mil motoristas, a plataforma já tem mais de 1.250 usuários ativos e essa curva está crescendo.

“Ainda tem bastante oportunidade, mas é um crescimento natural e o retorno de quem está utilizando é positivo. A gente prevê continuar crescendo ao longo das próximas semanas e meses”, projeta Litvin.

Nos últimos anos, a Santos Brasil teve mais de 54 projetos ligados à tecnologia e à inovação.

Só em 2021, a companhia deve investir R\$ 40 milhões na área, incluindo o projeto da troca do Terminal Operation System (TOS), que é uma espécie de WMS que faz uma gestão altamente complexa do terminal.

Iniciado em abril, o projeto está migrando para o Opus, da sul-coreana CyberLogitec, ao longo de 18 meses.

Neste ano, a companhia também anunciou a migração do seu sistema de gestão da SAP do ECC para o S/4 Hana, rodando na nuvem da AWS, em um projeto com consultoria da Mignow.

Listada no Novo Mercado da B3, a Santos Brasil foi criada há 24 anos para operar o Tecon Santos, o maior terminal da América do Sul.

Além dele, a empresa opera mais dois terminais de contêineres – Vila do Conde (PA) e Imbituba (SC) -, um terminal de carga geral (TCG, em Imbituba), um terminal de veículos (TEV) e um terminal de carga geral no cais do Saboó, ambos no Porto de Santos.

A empresa tem cerca de um terço do mercado nacional no segmento. Sua receita líquida em 2020 foi de R\$ 926 milhões.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 02/09/2021

ZPE CEARÁ COMPLETA OITO ANOS DE OPERAÇÃO E PREPARA NOVA ÁREA PARA INVESTIMENTOS

Informação: Governo do Estado do Ceará (2 de setembro de 2021)



Foto: Governo do Estado do Ceará

Há exatamente oito anos, a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará iniciava suas atividades e entrava para a história como a primeira Free Trade Zone a operar no Brasil. Daquele 30 de agosto de 2013 para cá, a ZPE Ceará consolidou-se como um importante instrumento para o desenvolvimento econômico do Ceará e do Brasil, tendo alcançado a marca de 50 milhões de toneladas (t) de cargas movimentadas em menos de cinco anos de produção.

De olho no futuro, a ZPE Ceará se prepara para inaugurar, neste semestre, a sua primeira expansão. Chamado de Setor II, o projeto compreende uma área de 137 hectares, cuja execução ocorrerá em quatro fases. A primeira fase está em retal final de obras e compreende 23 hectares, divididos em pequenos e médios lotes, proporcionando condições para instalação não apenas de grandes empresas, mas também de pequenos e médios empreendimentos industriais.

“A ZPE Ceará era um antigo sonho do Governo do Estado que, após um grande trabalho de planejamento, captação de investimentos e execução, saiu do papel para se tornar uma realidade de extrema importância para toda a região. Trata-se de um grande diferencial competitivo que o Ceará possui para captar novos empreendimentos e gerar, por consequência, mais emprego e renda para toda a população cearense”, destaca o presidente da ZPE Ceará, Eduardo Neves.

Empresa subsidiária do Complexo do Pecém, também formado por uma Área Industrial e pelo Porto do Pecém, a ZPE Ceará conta com um total de 6.182 hectares de área para investimentos. Com localização estratégica, uma vez que a sua Área de Despacho Aduaneiro (ADA) fica a apenas 6 quilômetros (km) de distância do Porto do Pecém e a menos de 60 km da capital, Fortaleza, a Free Trade Zone cearense oferece às empresas instaladas redução de custos logísticos.

Atualmente, o Setor I da ZPE Ceará, que possui uma área total de 1.251 hectares, conta com três empresas instaladas: Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), a primeira usina integrada no Nordeste; White Martins; e Phoenix.

FICHA TÉCNICA DA ZPE CEARÁ

Tipos de Cargas Movimentadas:

- Granéis sólidos, tais como minério de ferro, carvão mineral, calcário, sucata e escória;
- Granéis líquidos;
- Cargas containerizadas;
- Cargas soltas, tais como placas de aço.

Estrutura Operacional:

- Armazém coberto de 4.000m² com doca elevada;
- Área de Despacho Aduaneiro (ADA) com 55.000m² e capacidade para armazenamento de mais de 1.200 contêineres;
- Operação 24 horas, 7 dias por semana para 8 gates;
- 3 balanças para pesagem de até 120 toneladas e pontes de 36 metros.

Segurança:

- Sistema de inspeção aduaneira com moderno controle de acesso de veículos e pessoas no perímetro monitorado com viaturas em rota e câmeras de vigilância digitais;
- 225 câmeras de videomonitoramento, sendo: 68 OCRs, 52 domes e 105 câmeras fixas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 02/09/2021

US\$ 52,033, ESTE É O SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL ATÉ AGOSTO. O MAIOR SALDO DA HISTÓRIA EM OITO MESES DO ANO

Informação: Comex do Brasil (2 de setembro de 2021)

Brasília – Beneficiada pela safra de diversos grãos e pela valorização de minérios, a balança comercial registrou o melhor saldo para meses de agosto, desde o início da série histórica, em 1989. No mês passado, o país exportou US\$ 7,665 bilhões a mais do que importou.

O saldo é 31,7% maior que em agosto de 2020. No último mês, as exportações somaram US\$ 27,212 bilhões, alta de 49,2% sobre agosto de 2020 pelo critério da média diária. As exportações bateram recorde histórico para todos os meses desde o início da série histórica, em 1989. As importações totalizaram US\$ 19,547 bilhões, alta de 34,4% na mesma comparação.

Além da alta no preço das commodities, as exportações também subiram por causa da base de comparação. Em agosto de 2020, no início da pandemia de covid-19, as exportações tinham caído por causa das medidas de restrição social. O volume de mercadorias embarcadas, segundo o Ministério da Economia, aumentou 8,7%, enquanto os preços subiram, em média, 41,7% em relação ao mesmo mês do ano passado.

Com o resultado de agosto, a balança comercial acumula superávit de US\$ 52,033 bilhões nos oito primeiros meses do ano. O resultado é 45,7% maior que o dos mesmos meses de 2020 e também é o maior da série histórica para o período.

Setores

Em agosto, todos os setores registraram crescimento nas vendas para o exterior. Em plena safra de grãos, o valor das exportações agropecuárias subiu 19,4% em relação a agosto do ano passado. Os principais destaques foram café não torrado (+10,2%), soja (+46,0%) e madeira em bruto (+187%). Apesar de a seca e as recentes geadas terem reduzido o volume de exportações em 6% na mesma comparação, a valorização média de 32,8% nos preços garantiu o aumento do valor exportado no setor.

Beneficiada pela valorização de minérios, as exportações da indústria extrativa mais que dobraram em relação a agosto do ano passado, aumentando 113,3%. Os destaques foram minérios de cobre e seus concentrados (+145,1%) e óleos brutos de petróleo (+93,6%).

As vendas da indústria de transformação subiram 32,9%, impulsionadas por carne bovina industrializada (+50,5%), combustíveis (+69,2%) e produtos semiacabados de ferro e aço (+118,5%).

Do lado das importações, as compras do exterior da agropecuária subiram 26,7% em agosto na comparação com agosto do ano passado. A indústria extrativa registrou alta de 262,4% e a indústria de transformação teve crescimento de 57,1%. Os principais destaque foram milho não moído (+289,7%), óleos brutos de petróleo (+206,8%), gás natural (+541,5%) e combustíveis (+161,3%).

Em julho, o governo elevou para US\$ 105,3 bilhões a previsão de superávit da balança comercial neste ano, o que garantiria resultado recorde. A estimativa já considera a nova metodologia de cálculo da balança comercial. As projeções estão mais otimistas que as do mercado financeiro. O boletim Focus, pesquisa com analistas de mercado divulgada toda semana pelo Banco Central, projeta superávit de US\$ 70 bilhões neste ano.

Metodologia

Em abril, o Ministério da Economia mudou o cálculo da balança comercial. Entre as principais alterações, estão a exclusão de exportações e importações fictas de plataformas de petróleo. Nessas operações, plataformas de petróleo que jamais saíram do país eram contabilizadas como exportação, ao serem registradas em subsidiárias da Petrobras no exterior, e como importação, ao serem registradas no Brasil.

Outras mudanças foram a inclusão, nas importações, da energia elétrica produzida pela usina de Itaipu e comprada do Paraguai, num total de US\$ 1,5 bilhão por ano, e das compras feitas pelo programa Recof, que concede isenção tributária a importações usadas para produção de bens que serão exportados. Toda a série histórica a partir de 1989 foi revisada com a nova metodologia.

(*) Com informações da Agência Brasil

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 02/09/2021

‘PERDAS COM HIDROVIA SERÃO REPASSADAS AOS ALIMENTOS’, PREVÊ ANALISTA

Informação: Canal Rural (2 de setembro de 2021)



“Sem contar vários outros impactos que a gente pode ter, como mais acidentes, mais consumo de combustível e gases poluentes”, observa Silvia Fagnani, da ThinkBrasil

Os impactos da crise hídrica não se limitam apenas ao aumento dos custos de energia, e afetam também o transporte de cargas por hidrovias. De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), este modal está sendo cada vez

mais usado, muito por conta dos custos mais baixos do que o transporte por rodovias e ferrovias.

Só no ano passado, foi registrado uma alta de 80% no transporte por hidrovias. Por conta dos impactos da crise hídrica, houve um aumento na disputa pelo uso das águas do Complexo Hidroviário Tietê-Paraná, o que resultou na paralisação do transporte por hidrovias no complexo na última sexta-feira, 1º.

A sócia da consultoria ThinkBrasil Silvia Fagnani observa que somente a hidrovia Tietê-Paraná transporta por ano 9 bilhões de toneladas de produtos agrícolas. “Com a paralisação que vem ocorrendo desde sexta-feira (27), certamente será preciso transferir toda essa carga para outros modais, principalmente os rodoviários e ferroviários, que são muito mais caros”, afirma a analista.

Fagnani lembra que, segundo cálculos da Agência Nacional de Transportes (ANTT), o transporte por hidrovias chega a ser 60% mais barato do que rodovias e 30% do que ferrovias. “Sem contar vários outros impactos que a gente pode ter, como mais acidentes, mais consumo de combustível e gases poluentes”, observa ela.

O transporte de todas as culturas, mas principalmente o que é feito entre as regiões Sudeste, Centro-oeste e os portos, é afetado, em especial o farelo de soja e milho, de acordo com Fagnani. Ela pontua que as entidades do setor já estão em contato com o Ministério da Infraestrutura (MInfra) para que a hidrovia volte a operar no início de 2022, lembrando que, em 2014, a via ficou paralisada durante vinte meses.

“Existe uma previsão de perda de mais ou menos R\$ 6,5 bilhões entre setembro e dezembro com a paralisação das hidrovias. Isto certamente será repassado para os alimentos, com perda de competitividade e inflação”, afirma a especialista.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 02/09/2021

AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS MUDA DE PLATAFORMA

Informação: Santos Port Authority (1 de setembro de 2021)

Responsável pela eliminação das filas de caminhões que se formavam nas rodovias e vias próximas ao Porto de Santos até o início da década passada, o agendamento da chegada de caminhões mudará de plataforma, a partir do próximo dia 21. A nova ferramenta já está disponível aos usuários para testes.

“Para evitar falhas na transição e dúvidas dos operadores de terminais e pátios reguladores, mantivemos os layouts de integração idênticos, tanto para a troca por arquivos quanto para as integrações por webservice”, explica o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.



Desenvolvido pela Santos Port Authority (SPA), o novo sistema trará novas funcionalidades que visam a atualização e melhoria do agendamento. A atual plataforma de sincronização de chegada de cargas rodoviárias, o Portolog, atua em conjunto com o sistema de gerenciamento de tráfego de caminhões (SGTC), da Autoridade Portuária. Com o novo sistema, a SPA poderá unificar as duas ferramentas no futuro e, com isso, ter mais eficiência.

O sistema que entra em funcionamento contém as mesmas características do anterior, tanto para a troca por arquivos XML como para os webservices. Já o acesso foi facilitado, alterando o formato de autenticação. O objetivo da SPA é permitir de forma mais breve possível a migração para o novo sistema de agendamentos do Porto de Santos.

Para dúvidas e orientações, os usuários podem entrar em contato com o Setor de Sistemas Logísticos da SPA, pelo telefone (13) 3202-6565 Ramal 2731 ou e-mail portolog@brssz.com.

Agendamento da chegada de caminhões no Porto de Santos

Até 2014, a chegada de caminhões no Porto de Santos era causa de congestionamentos constantes nas rodovias de acesso e nas vias portuárias, com transtornos e prejuízos não somente para o Porto, mas também para os usuários do Sistema Anchieta – Imigrantes e para os moradores da Baixada Santista, especialmente de Santos, Guarujá e Cubatão. A Autoridade Portuária implantou então o SGTC, instituindo o agendamento para as chegadas e saídas de cargas rodoviárias e formalizou a rota intermediária pelos pátios reguladores para todos os caminhões de exportação de graneis vegetais antes de se dirigirem ao complexo portuário, resolvendo, assim, o problema dos engarrafamentos.

Em 2017, o Sistema Cadeia Logística Portuária Inteligente (Portolog) foi implantado para monitorar a carga desde a origem até a chegada ao Porto. Com algumas cargas tendo características que dificultam o registro no Portolog, o SGTC foi mantido e ambos funcionam em conjunto. Com o sistema que está entrando em aplicação a SPA terá maior visão global da logística do Porto. Como o sistema anterior, permanece integrado ao Porto Sem Papel, proporcionando maior agilidade e segurança na logística dos terminais marítimos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 02/09/2021



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PRÊMIO PORTOS + BRASIL: PREMIA 21 AUTORIDADES PORTUÁRIAS PELA EXCELÊNCIA NA GESTÃO

Edição 2021 da premiação criada pelo Ministério da Infraestrutura contemplou as melhores iniciativas voltadas à excelência dos portos organizados do país

Anoite desta quarta-feira (1) foi de celebração. Representantes do Governo Federal e do setor portuário se reuniram no Clube Naval de Brasília para prestigiar a entrega do Prêmio Portos + Brasil. Ao todo, 21 autoridades portuárias foram agraciadas com a premiação, que visa reconhecer as melhores práticas adotadas pelos portos organizados do país e os profissionais responsáveis por essas iniciativas.

No seu segundo ano, o Portos + Brasil incentiva a busca da excelência na gestão desses empreendimentos, essenciais à logística de transportes nacional. Segundo o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Diogo Piloni, a forma de administrar os portos brasileiros mudou em 2019, na atual administração.

“Para fazer boa gestão, é preciso ter boas equipes de gestão. Nós tivemos a oportunidade de chamar executivos respeitados no mercado e de pessoas com experiência na administração



pública”, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, acrescentando a parceria com a Marinha do Brasil como terceiro pilar para o sucesso recente dos portos organizados.

INOVAÇÃO – Durante a cerimônia, antes da revelação dos vencedores, o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, apresentou aos presentes o Programa Futuro do Setor Portuário, que traz uma série de avanços em quatro eixos: regulação, gestão e modernização, capacitação e inovação. "É um programa que veio para ficar. O brasileiro não aceita mais um serviço público lento. É essencial continuarmos nesta agenda de transformação do setor público", afirmou.

Saiba mais sobre o Programa Futuro do Setor Portuário

https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/premio-portos-brasil-premia-21-autoridades-portuarias-pela-excelencia-na-gestao/programa_futuro_setor_portuario.pdf

Confira os vencedores:

Execução de investimentos planejados

1º lugar: Portos do Paraná – Execução de 76,1% do orçamento de investimento disponível no início de 2020

2º lugar: Superintendência do Porto de Itajaí (SC) – Execução de 60,1% do orçamento de investimento disponível no início de 2020

3º lugar: SCPar Porto de Imbituba (SC) – Execução de 49,7% do orçamento de investimento disponível no início de 2020

Variação da margem EBITDA

1º lugar: Companhia Docas do Espírito Santo – Margem EBTIDA de 2020 11.059% superior a de 2019

2º lugar: Companhia Docas do Ceará – Margem EBTIDA de 2020 350% superior a de 2019

3º lugar: Companhia Docas do Pará – Margem EBTIDA de 2020 214% superior a de 2019

Crescimento da movimentação (Autoridades Portuárias – Portos Organizados)

1º lugar: Companhia Docas do Ceará – movimentação de 2020 12,5% superior a de 2019

2º lugar: Companhia Docas do Pará – movimentação de 2020 12,4% superior a de 2019

3º lugar: Superintendência do Porto de Itajaí (SC) – movimentação de 2020 11,8% superior a de 2019

Crescimento da movimentação TUPs/Granel Sólido Agrícola

1º lugar: Estação Cianport Miritituba (PA) – Movimentação de 2020 53,5% superior a de 2019

2º lugar: Hidrovias do Brasil Miritituba (PA) – Movimentação de 2020 40,3% superior a de 2019

3º lugar: Terminal Vila do Conde (PA) – Movimentação de 2020 39,6% superior a de 2019.

Crescimento da movimentação TUPs/Granel Sólido Mineral

1º lugar: Porto Sudeste (RJ) – Movimentação de 2020 16,8% superior a de 2019

2º lugar: Terminal Ilha da Guaíba (RJ) – Movimentação de 2020 13% superior a de 2019

3º lugar: Terminal Portuário Privativo da Alumar (MA) – Movimentação de 2020 7,7% superior a de 2019

Crescimento da movimentação TUPs/Granel Líquido

1º lugar: Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia (TRBA) – Movimentação de 2020 1.394% superior a de 2019

2º lugar: Terminal CCPN (RJ) – Movimentação de 2020 13% superior a de 2019

3º lugar: Terminal Aquaviário de Ilha Redonda e Ilha Comprida (RJ) – Movimentação de 2020 73,4% superior a de 2019

Crescimento da movimentação TUPs/Container

1º lugar: Terminal Santa Clara (RS) – Movimentação de 2020 32,2% superior a de 2019

2º lugar: Passarão (AM) – Movimentação de 2020 24,1% superior a de 2019

3º lugar: DP World Santos (SP) – Movimentação de 2020 18,4% superior a de 2019

Ranking do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP)

1º lugar: Portos do Paraná – Nota 9,0

2º lugar: Santos Port Authority (SPA) e Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) – Nota 8,5

3º lugar: Suape (PE), SCPar Porto de Imbituba (SC) e Porto de São Francisco do Sul – Nota 8,0

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 02/09/2021

NOVOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS VÃO BENEFICIAR TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO MA E NO PI

Investimento do Governo Federal, através do MInfra, possibilitou melhorias nas estruturas de oito empreendimentos



WhatsApp Image 2021-09-01 at 13.01.52.jpeg

O transporte hidroviário de passageiros em cidades do Maranhão e do Piauí ganhará um reforço a partir desta quarta-feira (1º). Oito atracadouros – equipamentos portuários de suporte hidroviário –, receberam melhorias das estruturas para oferecer mais segurança nas operações de embarque e desembarque de pessoas e cargas do Governo Federal, por

meio do Ministério da Infraestrutura.

As obras foram realizadas em menos de um ano nas estruturas de Canárias e de Barreiras, em Araiõeses (MA); Caburé, em Barreirinhas (MA), São José dos Leites/Lago de Areia, em Palmeirândia (MA), Cateauá, em Porto Rico do Maranhão (MA); e de Uruçuí (PI), Cururupu (MA) e Guimarães (MA). No total, foi investido R\$ 1,4 milhão no trabalho, realizado pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Sem paralisação das atividades, a recuperação das estruturas teve início após técnicos constatarem a necessidade de manutenção dos atracadouros devido à corrosão provocada pela ação do salitre e da umidade. Com o tempo, o alto tráfego hidroviário e as operações de embarque e desembarque também danificaram as instalações. Foram feitas substituição e recuperação de estruturas danificadas, troca de peças, componentes, sistema de sinalização náutica e fundeio.

MOVIMENTAÇÃO – As melhorias favorecerem a população local, principalmente a população ribeirinha que utiliza a via fluvial para suas atividades rotineiras. A movimentação diária de passageiros nas instalações varia de acordo com a região. A média é de 500 a 1 mil pessoas por dia, incluindo moradores e turistas.

Em relação ao turismo, as instalações mais movimentadas são as de Caburé e Canárias. Pelas estruturas que passaram por manutenção são transportadas, principalmente, artigos de primeira necessidade, como gêneros alimentícios e produção pesqueira, uma das fontes de renda dos moradores da região.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 02/09/2021

PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO, MINFRA RECONHECE EXCELÊNCIA DOS PORTOS ORGANIZADOS

Dividido em oito categorias, Prêmio Portos + Brasil busca incentivar aprimoramento do setor portuário e reconhecer o trabalho de seus profissionais



WhatsApp Image 2021-09-01 at 09.48.34.jpeg

As melhores práticas adotadas pelos portos organizados do país e os profissionais responsáveis por essas iniciativas serão reconhecidos na noite desta quarta-feira (1º), durante cerimônia de entrega do Prêmio + Portos Brasil. É segundo ano que o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), concede a premiação. A solenidade está marcada

para 18h, no Clube Naval de Brasília, e contará com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, autoridades federais e representantes do setor portuário nacional.

Criado em 2020, o Portos + Brasil é uma iniciativa da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), para reconhecer as boas práticas e experiências de gestão dos nossos portos organizados. “É um mecanismo de incentivo para que os administradores portuários busquem sempre a excelência na gestão desses ativos tão importantes para a infraestrutura brasileira”, explicou o secretário Nacional de Portos Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

O prêmio faz parte das diretrizes previstas na Portaria MTPA nº 574/18, que garantem mais autonomia às autoridades portuárias nos procedimentos licitatórios, além de maximizar a descentralização da administração dos portos organizados. Também permite que o MInfra identifique quais autoridades portuárias vêm adotando as melhores práticas de mercado, transparência, gestão e governança, e que possuam boa estrutura organizacional e física, bem como quadro funcional adequado à exploração portuária.

CATEGORIAS

A edição 2021 chega com novidades: em vez de quatro, como em 2020, agora são oito as categorias premiadas. Serão reconhecidos os três primeiros colocados nas seguintes classes:

Execução de investimentos planejados – Mensura a proporção do orçamento de investimento disponível no início de 2020 que foi efetivamente executada pelas autoridades portuárias naquele mesmo ano, buscando avaliar a capacidade operacional para concretizar os investimentos desejados.

Varição da margem EBITDA – Avalia, em termo percentuais, a variação da margem EBTIDA – relação entre o lucro operacional e a receita líquida – das autoridades portuárias referente ao ano de 2020 em comparação com o anterior.

Crescimento da movimentação – Avalia, em termo percentuais, o crescimento da movimentação em 2020 dos portos públicos administrados pelas autoridades portuárias, em relação ao ano anterior.

Crescimento da movimentação TUPs/Granel Sólido Agrícola – Analisa, em termo percentuais, o crescimento da movimentação em 2020 dos Terminais de Uso Privado (TUPs) que movimentaram graneis sólidos agrícolas, quando comparado ao ano anterior.

Crescimento da movimentação TUPs/Granel Sólido Mineral – Mede, em termo percentuais, o crescimento da movimentação em 2020 dos TUPs que movimentaram graneis sólidos mineral, na comparação com o ano anterior.

Crescimento da movimentação TUPs/Granel Líquido – Avalia, em termo percentuais, o crescimento da movimentação em 2020 dos TUPs que movimentaram graneis líquidos, em relação ao ano anterior.

Crescimento da movimentação TUPs/Container – Analisa, em termo percentuais, o crescimento da movimentação em 202, na comparação com o ano anterior, dos TUPs que movimentaram container.

Ranking do IGAP – Visa demonstrar a pontuação obtida pelos portos públicos no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP). O índice tem o objetivo de avaliar o desempenho financeiro, a eficiência na gestão de recursos humanos, a capacidade operacional para concretizar investimentos, o comprometimento em atender/corrigir as irregularidades constatadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a qualidade da gestão ambiental dos portos organizados, a transparência na publicação de informações e a regularidade fiscal e trabalhista, entre outros, das autoridades portuárias.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 02/09/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

LIRA INICIA SESSÃO DA CÂMARA COM A VOTAÇÃO DOS DESTAQUES DA REFORMA DO IR

A Câmara começou no período da tarde desta quinta-feira, 2, sessão com a votação dos pedidos de alteração ao texto principal da reforma do Imposto de Renda, aprovado na quarta-feira, 1º de setembro, pelos deputados. Até mais cedo eram 26 destaques protocolados, mas, segundo o líder do governo Ricardo Barros (PP-PR), esse número deve cair para 14, já que partidos irão retirar os pedidos.

O primeiro destaque em votação é um pedido do Novo para isentar de tributação dividendos acumulados, apelidado pela líder do PSOL, Talíria Petrone (RJ), de “destaque da Faria Lima”.

O relator da reforma, Celso Sabino (PSDB-PA), afirmou que essa alteração teria um impacto de R\$ 100 bilhões aos cofres públicos.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 02/09/2021

MINISTRA TEREZA CRISTINA PRESIDIRÁ JUNTA INTERAMERICANA DE AGRICULTURA

A Junta Interamericana de Agricultura (JIA), instância que reúne todos os ministros de agricultura das Américas, será presidida pela ministra Tereza Cristina. A informação foi divulgada pelo órgão na quarta-feira, 1º de setembro, durante a Conferência de Ministros da Agricultura das Américas 2021. O evento acontece em San José, na Costa Rica.

A JIA é o principal órgão de governo do Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura (IICA). A presidência tem mandato de dois anos.

“Contar com o apoio de todos os países de nosso hemisfério mostra-nos que nossos esforços para implementar uma agricultura sustentável estão no caminho certo. Estou segura de que o Brasil, junto a todos os 34 países-membros do IICA, exercerá sua vocação de alimentar o mundo e preservar o planeta”, disse Tereza Cristina.

A conferência, que continua nesta quinta-feira, 2, pretende debater um posicionamento comum do hemisfério na Cúpula sobre Sistemas Alimentares da ONU.

O evento tem a participação da Secretária-Geral Adjunta da ONU, Amina J. Mohammed, e da enviada especial à Cúpula sobre Sistemas Alimentares da ONU, Agnes Kalibata.

Na abertura da Conferência, a ministra destacou que o papel da agricultura para a sustentabilidade estará em evidência tanto na Cúpula dos Sistemas Alimentares como na COP-26, prevista para novembro, em Glasgow.

O diretor-geral do IICA, Manoel Otero, foi reeleito para o período de 2022 a 2026.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

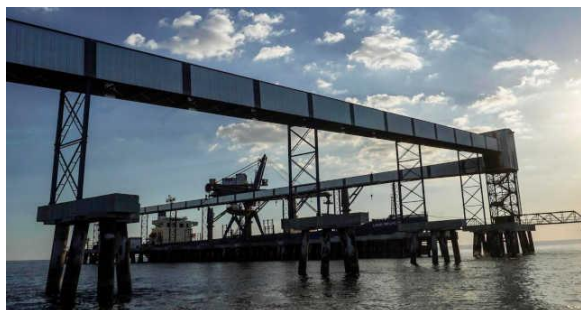
Data: 02/09/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

O QUE A HIDROVIAS DO BRASIL ESTÁ FAZENDO PARA VENCER A SECA?

Por Reuters



A Hidrovias no Brasil revisou para baixo, no mês passado, seus guidances de volumes transportados para 11,2 milhões a 13 milhões de toneladas, ante 15,8-16,9 milhões na previsão anterior (Imagem: Hidrovias do Brasil/Divulgação)

A Hidrovias do Brasil (HBSA3) informou nesta quarta-feira que a navegação continuará de forma restritiva no Corredor Sul em setembro, devido à

baixa dos rios pela seca, e destacou que seguirá atuando para “evitar uma parada plena da operação na região mais crítica”.

O anúncio ocorreu após o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH) dizer que algumas empresas que realizam transportes por meio da hidrovia Tietê-Paraná decidiram interromper as atividades no local a partir do último final de semana.

“A companhia segue tomando todas as medidas possíveis para operar pontualmente ao longo deste mês, no intuito de evitar uma parada plena da operação na região mais crítica do Corredor Sul”, disse a Hidrovias do Brasil, que opera no corredor hidroviário Paraguai-Paraná.

A Hidrovias no Brasil revisou para baixo, no mês passado, seus guidances de volumes transportados para 11,2 milhões a 13 milhões de toneladas, ante 15,8-16,9 milhões na previsão anterior, citando também a quebra da safra de milho.

Em nota nesta quarta-feira, a Hidrovias disse que durante o mês de agosto operou sem interrupção no Corredor Sul, “contudo ainda em meio a cenário de grandes restrições operacionais”.

“A situação dos rios da região segue atípica, com nível de calado abaixo das médias históricas e a companhia foi capaz de manter sua operação por meio do plano ‘Águas Baixas’, direcionando os ativos que navegam em calado mais baixo para as regiões mais críticas...”, disse.

Com isso, a empresa encerrou agosto com 80% de market share na região de Corumbá (versus 68% em junho de 2021).

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/09/2021

GUEDES COMEMORA REFORMA DO IR E DIZ QUE QUEDA DE MP TRABALHISTA FOI EQUÍVOCO

Por Reuters



“Estamos num regime democrático, aceitamos sempre o resultado do Congresso. Agora, eu acho um enorme equívoco”, disse Guedes (Imagem: Marcelo Camargo/Agência Brasil)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, comemorou nesta quinta-feira a aprovação pela Câmara dos Deputados do texto-base da reforma do Imposto de Renda, avaliando, ao mesmo tempo, que a queda da Medida Provisória que promovia uma minirreforma trabalhista foi um equívoco.

Questionado sobre a posição do Ministério da Economia em relação às mudanças promovidas na reforma do IR, como a retirada da limitação do desconto simplificado que era almejada pela equipe econômica, Guedes afirmou que “isso é a democracia”.

“Nós estamos num regime democrático, nós damos um retorno e aquilo sofre algumas alterações e tudo bem. Ainda é possível que haja um ajuste ou outro porque agora vai pro Senado”, disse ele, na saída do Ministério da Saúde.

Segundo Guedes, a reforma reduzirá impostos sobre mais de 5 milhões de empresas brasileiras e sobre cerca de 32 milhões de brasileiros declarantes. Em contrapartida, o texto instituirá a tributação sobre lucros e dividendos, outrora isentos, o que na visão do ministro vai na direção de diminuição da fábrica de desigualdades.

“Justamente quem vivia de rendimentos de capital, justamente quem ganha mais, não pagava impostos há 25 anos no Brasil”, afirmou ele.

Já em relação à MP da minirreforma trabalhista, rejeitada na véspera pelo Senado, Guedes defendeu que a investida buscava a inserção dos mais jovens no mercado de trabalho, propiciando que tivessem qualificação profissional. Para ele, não tratava-se de fragilizar a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT).

“Estamos num regime democrático, aceitamos sempre o resultado do Congresso. Agora, eu acho um enorme equívoco”, disse Guedes.

O ministro afirmou que o Senado “deu um passo pra trás” e pontuou que o governo vai se debruçar sobre o tema para ver o que aconteceu e quais são os pontos contrários.

“Possivelmente vamos ter que atacar o problema do desemprego de uma outra forma, mas esperamos colaboração”, disse.

Aos jornalistas, o ministro criticou ainda a busca pelos 17 setores que são beneficiados da desoneração sobre a folha de continuamente buscarem a renovação do regime, sendo que o governo sempre buscou promover a desoneração ampla, mas não teve apoio para tanto.

Estudada desde a campanha eleitoral, a desoneração irrestrita da folha almejada por Guedes seria compensada pela criação de um imposto sobre transações, nos moldes da extinta CPMF.

“A ideia de você desonerar a folha sempre nos foi cara. O que sempre nos incomodou foi justamente que os setores que se beneficiam dessa desoneração em vez de terem sensibilidade social de apoiar um movimento mais amplo pra baixar para todo mundo, eles só se preocupam em renovar seu próprio subsídio”, afirmou ele.

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/09/2021

CNPE DEFINE RECURSOS DA ELETROBRAS A SEREM REVERTIDOS A CONSUMIDORES

O presidente Jair Bolsonaro aprovou resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que estabelece o valor adicionado, do benefício econômico, pelos novos contratos de concessão de geração de energia elétrica, medida necessária para a continuidade do processo de privatização da Eletrobras (ELET3).

O texto foi publicado hoje (2) no Diário Oficial da União.

De acordo com a presidência, a Lei da Eletrobras (Lei nº 14.182/21), condiciona a privatização à outorga de novas concessões de geração de energia elétrica pelo prazo de 30 anos, cabendo ao CNPE a definição do valor adicionado aos contratos, a partir de proposta conjunta realizada pelos ministérios de Minas e Energia e da Economia.

A resolução servirá de base para a conclusão dos estudos sobre a privatização que estão sendo produzidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Ficou estabelecido, por exemplo, em R\$ 62,5 bilhões o valor adicionado pelos novos contratos de concessão de 22 usinas hidrelétricas, que incluem subsidiárias da Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf), da Eletronorte e de Furnas.

Elas totalizam 26.089,6 MegaWatt (MW) de capacidade instalada.

A Eletrobras ou suas subsidiárias deverão pagar ainda R\$ 23,2 bilhões pelas outorgas das usinas hidrelétricas, que sairão do atual regime de cotas, que só remunera operação e manutenção, para o de produção independente de energia.

De acordo com o Ministério de Minas e Energia (MME), assim, os consumidores ficarão menos expostos às condições hidrológicas que afetam o sistema elétrico.

“Ressalta-se que essa mudança para a produção independente não se dará de uma só vez. A migração será realizada de forma gradual e uniforme, de maneira que a descontração da energia proveniente das usinas cotistas, por parte das distribuidoras, será de 20% por ano, com início em 1º de janeiro de 2023, de acordo com cronograma apresentado a seguir”, explicou a pasta, em comunicado.

Elas também deverão repassar R\$ 29,8 bilhões à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), fundo setorial que tem como objetivo custear políticas públicas do setor elétrico. “Esse pagamento, que reduzirá os encargos pagos pelos consumidores, deverá ser realizado por um período de 25 anos, de forma escalonada. O objetivo é mitigar potencial impacto tarifário oriundo da descontração da energia das usinas cotistas, prezando, assim, pela neutralidade tarifária”, explicou o MME.

De acordo com a pasta, ainda em 2022, será feita uma antecipação à CDE de R\$ 5 bilhões, a fim de fazer frente a uma possível pressão tarifária diante da escassez hídrica vivenciada atualmente pelo país e das condições dos reservatórios das hidrelétricas.

Os valores destinados anualmente à CDE serão atualizados pela inflação ou índice que venha a substituí-lo, a partir da data-base de 1º de janeiro de 2022.

O MME destacou ainda que, na modelagem realizada para se alcançar os valores apresentados, foram consideradas as despesas relacionadas ao fornecimento de 85 MW médios, por ano, pelo preço de R\$ 80/MWh, na data-base de 1º de janeiro de 2022, a ser corrigido anualmente pela inflação, durante 20 anos, para o Projeto de Integração do Rio São Francisco com Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional (PISF).

Também foram consideradas as obrigações com os programas alinhados ao desenvolvimento de projetos importantes para o setor elétrico.

Assim, considerou-se o aporte de R\$ 295 milhões anuais, pelo prazo de dez anos, para o desenvolvimento de ações visando à redução estrutural de custos de geração de energia na Amazônia Legal e para a navegabilidade do Rio Madeira e do Rio Tocantins.

Também foram levadas em consideração despesas relativas a R\$ 230 milhões anuais, por dez anos, para revitalização de bacias hidrográficas onde se localizam as usinas hidrelétricas de Furnas, contemplando, inclusive, a realização das obras necessárias para o canal de navegação da usina Nova Avanhandava.

E o aporte de R\$ 350 milhões anuais para a revitalização da bacia hidrográfica do Rio São Francisco e do Rio Parnaíba.

Os aportes aos programas, que serão atualizados pela inflação, a partir do mês de assinatura dos novos contratos de concessão, se iniciarão em 2023. “Desta forma, estarão ajustados com o cronograma da desconstrução da energia das usinas cotistas e a fim de dar o tempo necessário para a devida estruturação dos programas”, explicou o MME.

Fonte: MoneyTimes
Data: 02/09/2021

VALE INICIA OPERAÇÃO DE CAMINHÕES AUTÔNOMOS NO COMPLEXO DE CARAJÁS

Por Reuters



Em Carajás, onde está o maior complexo produtor de minério de ferro da Vale, a expectativa é de ganho de produtividade com os gigantes caminhões autônomos, pela “operação mais eficiente e estável” (Imagem: Pixabay/Ricobino)

A mineradora Vale (VALE3) iniciou na véspera a operação de seus primeiros seis caminhões fora de estrada autônomos no importante Complexo de

Carajás, no Pará, ampliando o uso da tecnologia já empenhada em Minas Gerais que dispensa a presença de operadores dentro das cabines, em busca de mais segurança, ganhos operacionais e ambientais.



Em Carajás, onde está o maior complexo produtor de minério de ferro da Vale, a expectativa é de ganho de produtividade com os gigantes caminhões autônomos, pela “operação mais eficiente e estável”, mas a companhia considera que projeções sobre um aumento de produção com o equipamento dependem de vários outros fatores.

Esses novos transportadores de minério de ferro –com quase o dobro da altura e mais que o triplo da largura de um veículo convencional– vão operar ao lado caminhões não-autônomos na região de Carajás, que conta atualmente com uma frota de cerca de 120 unidades.

Até o final de 2021, Carajás deverá ganhar outros quatro caminhões autônomos, somando um total de dez, todos na área no entorno da mina N4E –a mais antiga da Vale na região.

Os veículos, com capacidade para transportar 320 toneladas, têm 16,2 metros comprimento, 7,4 metros de altura e 8,7 metros de largura.

A escolha da localidade, embora emblemática, levou em conta motivos operacionais e de segurança, principalmente por ser um local que oferece maior capacidade de ficar isolado para a realização dos testes, que ocorreram desde 2019, disse à Reuters o gerente do Programa Autônomos, Pedro Bemfica.

“O principal objetivo do projeto é realmente trazer segurança... A gente embarca tecnologia dentro dos caminhões, com o objetivo de tirar as pessoas do risco inerente”, disse Bemfica, em entrevista por videoconferência, pontuando que os caminhões também entregam resultados operacionais e ambientais.

Questões de segurança envolvendo a Covid-19 também foram consideradas para o início da operação comercial dos caminhões autônomos, inicialmente prevista para o final do primeiro semestre de 2020, conforme a Reuters reportou em 2019.

“A Vale assumiu o compromisso de reduzir emissões de carbono. Os autônomos são uma excelente alavanca para isso”, acrescentou Bemfica.

A previsão atual é que o desempenho mais constante dos caminhões e o aumento da sua velocidade média, devido à operação autônoma, permita uma redução de cerca de 5% no consumo de combustível, o que resulta em volume mais baixo de emissões de CO2 e particulados.

Com base em dados do mercado, espera-se ainda um aumento da vida útil dos equipamentos na ordem de 7%, o que reduz a geração de resíduos como peças e lubrificantes, e proporciona um desgaste 25% menor dos pneus, o que também levará a uma menor geração de resíduos.

O projeto prevê ainda um aumento da competitividade da operação da Vale. Haverá maior eficácia, que resultará em maior produtividade horária. Os custos de manutenção devem cair 3%.

Bemfica destacou que a companhia planeja ampliar ainda mais o número de caminhões autônomos na região, a partir do próximo ano, atingindo futuramente um total de 37 unidades, somando investimento de 64 milhões de dólares. Desde os testes até o momento, foram empenhados 36 milhões de dólares nesse projeto.

Além dos caminhões sem motoristas, também estão em operação no Complexo de Carajás quatro perfuratrizes autônomas, e o projeto é que mais três comecem a operar até o final do ano.

Na mina gigante S11D, também no Complexo de Carajás, a Vale não utiliza caminhões, devido à adoção de um sistema chamado “truckless”, um conjunto de estruturas composto por escavadeiras e britadores móveis interligados por correias transportadoras.

A operação autônoma começou a ser implantada pela Vale na mina de Brucutu, em São Gonçalo do Rio Abaixo (MG), em 2016, e hoje abrange todos os 13 caminhões fora de estrada dessa unidade. Desde a implantação em Brucutu, não foi registrado nenhum acidente causado pelos caminhões, segundo Bemfica.

O programa de autônomos da Vale, pontuou o executivo, continua em expansão, com um investimento total previsto de cerca de 34 milhões de dólares em 2021.

Outras regiões e capacitação

Com a entrada em operação em Carajás, a Vale terá até o fim do ano um total de 23 caminhões autônomos, 21 perfuratrizes e três pátios (empilhadeiras e recuperadoras) em Pará, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

No exterior, a operação autônoma já é realidade no Canadá, com perfuratrizes e carregadeiras para minas subterrâneas, e na Malásia, com máquinas de pátio.

Bemfica destacou que a implantação em Carajás está sendo acompanhada de um plano de recursos humanos para capacitar os empregados a trabalhar com as novas tecnologias digitais.

Ao tirar os operadores de dentro dos caminhões, torna-se necessário a presença de profissionais em salas de controle, em ambiente afastado, mas que zelam pelas atividades dos grandes veículos.

Além disso, outros equipamentos que circulam pela mina, como motoniveladoras e tratores, continuarão sendo tripulados. Dessa forma, operadores que permanecem em campo também precisam de treinamento para lidar com os veículos não tripulados.

“(Esses profissionais) passam a contar também com tecnologia embarcada no equipamento para ter visibilidade do ambiente da mina”, destacou.

Já foram capacitados 32 operadores em Carajás e até o final do ano este número chegará a 120. Serão 208 horas de treinamento para cada operador, totalizando quase 25 mil horas.

Nos próximos 12 meses, a operação será assistida pelo fornecedor dos caminhões. A previsão é que, após esse período, a Vale assumirá totalmente a operação. Quando isso ocorrer, novos postos de trabalho serão criados em salas de controle, distante da frente de lavra.

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/09/2021

GUEDES GANHA DOIS ALIADOS DO CENTRÃO PARA A DEFESA DA AUSTERIDADE FISCAL

Por Bloomberg



Quem conhece o centrão afirma que isso é um esforço dos caciques para proteger o espaço que conquistaram no governo e a boa reputação que têm no mercado (Imagem: Edu Andrade/Ascom/ME)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, ganhou aliados de peso junto ao presidente Jair Bolsonaro na defesa do teto de gastos e da austeridade fiscal.

Tanto o presidente da Câmara, Arthur Lira, quanto o ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, têm tentado segurar pressões da ala política para prorrogar o auxílio emergencial com receitas extraordinárias e deixar o lançamento do novo programa social para frente.

Quem conhece o centrão afirma que isso é um esforço dos caciques para proteger o espaço que conquistaram no governo e a boa reputação que têm no mercado. Outro sinal para o mercado foi Lira ter colocado a reforma do IR em votação na noite de quarta-feira e conseguido aprovar com um placar folgado o texto-base.

Precatórios

Não está fácil resolver o impasse sobre a despesa de quase R\$ 90 bilhões em precatórios no Orçamento de 2022. O presidente do STF, Luiz Fux, estava disposto a endossar uma resolução do CNJ que permitiria ao governo fixar um teto para os precatórios e diluir o restante dos pagamentos nos anos seguintes.

Para isso, no entanto, o governo precisaria abrir mão de uma PEC que foi enviada ao Congresso para tratar do mesmo tema. O problema é que o Ministério da Economia insiste em manter a emenda, que também prevê a criação de um fundo com receitas de estatais.

De qualquer forma, o assunto só será resolvido depois do dia 7 de setembro. O STF quer avaliar o impacto das manifestações de apoio ao presidente Jair Bolsonaro prometidas para a data. Segundo os ministros, não se deve alimentar um monstro que depois vai rosar para o Judiciário.

Memória curta

Adversários do ministro da Economia na Esplanada afirmam que Guedes deve ter algum problema de memória na hora de lidar com problemas fiscais.

Um deles afirma que Guedes recebeu sucessivos alertas sobre o risco que as despesas com precatórios representava sobre o Orçamento, mas nunca quis tratar do assunto, deixando para classificar somente agora o problema como um meteoro.

O Ministério da Economia declinou, por exemplo, uma proposta de conciliação apresentada pela AGU no ano passado para tentar diferir o pagamento dessas dívidas. A pasta também não colocou qualquer negociação sobre o tema na mesa quando fez transferências bilionárias de recursos a estados e municípios durante a pandemia.

Febraban

O presidente da Caixa Econômica Federal, Pedro Guimarães, deixou Guedes numa saia justa com Bolsonaro ao defender a saída da instituição da Febraban por causa de um manifesto em defesa da harmonia entre os poderes.

Disposto a conquistar a vaga de vice de Bolsonaro na campanha para a reeleição, Guimarães foi primeiro a Bolsonaro — levando a reboque o presidente do Banco do Brasil (BBAS3), Fausto de Andrade Ribeiro — defender a saída dos bancos públicos da federação. Só depois procurou Guedes, na frente do chefe, para perguntar se o ministro tinha alguma coisa contra.

#RUP

O Palácio do Planalto está monitorando como apoiadores do presidente se preparam para as manifestações de 7 de setembro. Em grupos de whatsapp bolsonaristas, há quem fale em ruptura com a hashtag #RUP. Apesar de gostar do ativismo de sua base, Bolsonaro tem a dimensão de que caso a situação saia do controle, ele não terá mais como colocar a casa em ordem.

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/09/2021

EXAME

EXAME

TARCÍSIO VAI AOS EUA E EUROPA VENDER SUPERCONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA

Ministério da Infraestrutura prepara roadshows em outubro e novembro com fundos de investimentos e operadoras de infraestrutura para atrair capital para mega leilões

Por Carla Aranha

Com o abrandamento da pandemia, o ministro Tarcísio de Freitas, da Infraestrutura, deve se lançar na estrada, com roadshows programados para outubro e novembro em três continentes, nos Estados Unidos, Europa e Ásia, de acordo com informações obtidas com exclusividade por EXAME. O objetivo é apresentar os grandes projetos de infraestrutura e pavimentar o caminho para a captação de investimentos para as superconcessões com data marcada entre o final de outubro e novembro, que devem atrair 23 bilhões de reais. O primeiro roadshow deverá ser nos Estados Unidos, em outubro.



Tarcísio de Freitas, ministro da Infraestrutura, vai aos EUA, Europa e Dubai apresentar projetos de infraestrutura (EVARISTO SA / AFP/Getty Images)

O ministro Tarcísio de Freitas e Natália Marcassa, secretária de Fomento, Planejamento e Parceria, deverão passar uma semana em Nova York, ao lado de outros representantes da pasta, para uma série de reuniões com CEOs de fundos como o Lazard, com um portfólio de 8,3 bilhões de dólares em infraestrutura, BlackRock, GIP e

Macquarie, que vem investindo no Brasil recentemente e abriu escritório em São Paulo. Também está programado um dia de encontros com as principais agências de ratings com sede em Nova York. Elas classificam não só o risco país, mas também os projetos de infraestrutura, em um trabalho interno feito para clientes.

Em novembro, a equipe embarca para a Europa. A ideia, novamente, é apresentar o pipeline de projetos de infraestrutura, que inclui o leilão da Dutra, no final de outubro, de sete terminais portuários em novembro e dos aeroportos Santos Dumont e Congonhas em 2022. A agenda, no continente europeu, deverá ser focada em grandes operadores, como a alemã Fraport, que ganhou as concessões dos aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza, e Cintra. A pasta ainda está definindo quais países serão visitados.

Em seguida, a equipe parte para Dubai, no Oriente Médio, onde será realizada uma feira mundial de negócios e inovação, a Expo Dubai. A comitiva brasileira deve participar do Dia do Brasil, em 15 de novembro, quando deverão estar presentes investidores potencialmente atentos a oportunidades no país.

Comenta-se no mercado que alguns dos principais grupos no Brasil interessados nos leilões de infraestrutura estão organizando operações de follow-on (oferta subsequente de ações) para se capitalizar. Como de praxe, a movimentação dessas empresas deverá ser levada às reuniões com investidores no exterior. “Existe um objetivo de curto e médio prazo de atrair capital para esses projetos”, diz Marcassa.

A agenda ESG deverá ser um dos principais pontos dos encontros. Uma auditoria realizada pela E&Y permitiu a pré certificação, com o selo Climate Bond, dos contratos de licitação de ferrovias, considerado um dos modais menos poluentes. O mesmo deverá ser feito com em relação aos aeroportos a serem licitados – os trabalhos deverão ser finalizados em até 90 dias. “Essa etapa de certificação permite que a concessionária que ganhar o leilão obtenha rapidamente um selo verde e é algo visto com bons olhos pelo mercado internacional”, diz Marcassa.

Fonte: EXAME

Data: 02/09/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ELETOBRAS VAI PAGAR R\$ 23 BILHÕES À UNIÃO POR NOVOS CONTRATOS DE HIDRELÉTRICAS

Por epbr - 2 de setembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter, Setor elétrico

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A Eletrobras vai pagar R\$ 23,2 bilhões à União pela outorga de 22 hidrelétricas que tiveram seus contratos renovados no processo de privatização da empresa que está sendo feito pelo governo federal.

— O pagamento está previsto para 2022, após a capitalização da estatal prevista para o 1º trimestre.

— Nesta quinta (2/9), o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) publicou a resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que prevê a descotização das usinas.

— A descotização das 22 usinas da Eletrobras prevê redução de 7,34% nas garantias físicas dessas hidrelétricas, uma queda de 13.373 MW médios para 12.391 MW médios.

— Serão pagos R\$ 62,480 bilhões pelos novos contratos de concessão de geração, R\$ 240 milhões a mais que os R\$ 62,25 bilhões originalmente estimados.

— Desse valor, os R\$ 23,218 bilhões serão pagos à União a título de bônus de outorga dos novos contratos de 30 anos;

— E R\$ 29,756 bilhões, destinados à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), principal mecanismo da lei de privatização da estatal para conter o impacto do aumento do custo da energia da Eletrobras.

— Após 30 dias da assinatura dos novos contratos, será feito o aporte de R\$ 5 bilhões, dos 29,756 bilhões, à CDE. O saldo será quitado até 2047.

— Em 2023, a Eletrobras privatizada poderá destinar 20% da energia ao mercado livre, concluindo em 2026, quando a obrigatoriedade de alocação da energia para o mercado cativo chega a zero (-20 pp/ano).

Mourão admite racionamento. O vice-presidente da República, Hamilton Mourão, afirmou que o país pode, sim, enfrentar um racionamento de energia por conta da baixa dos reservatórios das hidrelétricas. Contradiu o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, que vem negando sistematicamente qualquer possibilidade de racionamento ou apagão no país.

— “O governo tomou as medidas necessárias. Criou uma comissão para acompanhar e tomar as decisões a tempo e a hora de impedir que haja apagão. Agora, pode ser que tenha que ocorrer algum racionamento. O próprio ministro (Bento Albuquerque, de Minas e Energia) falou isso”, disse Mourão, em entrevista na saída do Palácio do Planalto.

— No mesmo dia, em entrevista à CNN, Bento Albuquerque havia afirmado que o risco de um apagão e também de racionamento é zero para o país. CNN

— O ministro admitiu, inclusive, a possibilidade de retorno do Horário de Verão, que, segundo ele, estaria em análise no Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE).

— O governo federal deu início ao racionamento voluntário de energia dos consumidores do mercado cativo em 1º de setembro. A opção foi por estimular a economia, sem criar obrigações: o consumidor residencial, comercial ou industrial que economizar energia vai ganhar um crédito, que será compensado posteriormente. epbr

— O ministro de Minas e Energia chegou a pedir um esforço inadiável para a população reduzir o consumo de energia, desligando luzes e aparelhos elétricos que não estão em uso; aproveitando mais a luz natural; reduzindo a utilização de equipamentos que consomem muita energia, como chuveiros elétricos, condicionadores de ar e ferros de passar.

Em epbr: Aumento de 50% na bandeira tarifária da conta de luz pode durar até 2022 e Como vai funcionar o bônus para racionamento voluntário de energia?

Petrobras sai de Lapa. A Petrobras informou que finalizou a cessão de sua participação de 10% no campo de Lapa, na Bacia de Santos, para a TotalEnergies. A operação foi concluída com o pagamento de US\$ 49,4 milhões à Petrobras, já com os ajustes previstos no contrato.

— A estatal destaca que a operação representa mais um passo no âmbito da parceria estratégica entre a Petrobras e a TotalEnergies e está alinhada à estratégia de otimização de portfólio e à melhoria de alocação do capital da Petrobras, visando à maximização de valor.

— Lapa, campo descoberto no bloco BM-S-9A, está localizado no pré-sal da Bacia de Santos. Sua média de produção no primeiro semestre de 2021 foi de 50,7 mil boe/dia.

— Com a operação, a TotalEnergies, que já é operadora do campo, passa a ter 45% de participação, tendo como sócias a Shell (30%) e a Repsol Sinopec Brasil (25%).

Petróleo em dia estável. As cotações do petróleo fecharam em estabilidade nessa quarta (1/9), graças ao relatório de reservas dos EUA, depois de começar a sessão no vermelho, após afirmações da Rússia sobre um eventual aumento da produção.

— O Brent para novembro, em seu primeiro dia como referência do mercado, fechou em queda marginal de 0,05%, a 71,59 dólares, após ter caído 1,24% durante a sessão. Já o WTI para entrega em outubro subiu 0,13% a 68,59 dólares, após queda de 1,65% na sessão. AFP

Hidrogênio | A EDP anunciou a implantação de sua primeira usina de produção de hidrogênio verde (H2V) do Ceará. Expectativa é que a unidade piloto comece a operar no fim de 2022, no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

- Como antecipado pela epbr em julho, o projeto fará parte do hub de hidrogênio verde que vem sendo desenvolvido pelo estado.

- De acordo com a companhia, serão investidos R\$ 41,9 milhões na planta, que contempla uma usina solar com capacidade de 3 MW e um módulo eletrolisador para produção do combustível a partir de energia renovável.
- Além da EDP, o Ceará possui outros quatro memorandos de entendimento com empresas para construção de unidades produtoras de H2V – White Martins, Qair, Fortescue e Enegix –, e mais uma dezena em andamento.

RLAM O Fundo Mubadala criou a Acelen, nova empresa que vai operar a Refinaria Landulpho Alves (RLAM), comprada da Petrobras no 1º trimestre. A transferência do ativo ainda está sujeita a algumas condições precedentes.

- “Uma das premissas da empresa será o abastecimento regional de derivados de petróleo. Além disso, a Acelen pretende maximizar o uso dos ativos da refinaria, investindo em projetos de expansão e modernização”, diz o anúncio.
- A RLAM produz GLP, gasolina, diesel e nafta petroquímica, entre outros produtos. A Acelen vai assumir ativos logísticos associados, como terminais de abastecimento e oleodutos nos municípios de Madre de Deus, Candeias, Jequié e Itabuna.

RNEST O fracasso da venda da Refinaria Abreu e Lima (RNEST) acendeu um alerta no mercado financeiro sobre a venda das refinarias da Petrobras. A unidade tem capacidade para processar 130 mil barris de petróleo por dia (trem 1), com foco na produção de diesel (70%). Foi projetada para produzir diesel com baixo teor de enxofre (S-10). Entrou em operação em 2014.

- Para os analistas do Itaú, a perda da venda trava o principal objetivo da maior empresa do país, o qual é a quebra do monopólio no setor de combustíveis, o que deixaria o mercado mais competitivo.
- O BTG Pactual concordou com o Itaú e explicou que teme o esgotamento do tempo para a Petrobras sair do setor de refino, por causa de 2022.
- Ágora Investimentos relatou que a Petrobras pode sofrer ainda mais em 2022, devido a uma possível interferência de Jair Bolsonaro para a redução do preço da gasolina em busca de votos em uma tentativa de reeleição. MoneyTimes

Vale-gás com dividendos da Petrobras. A proposta mais avançada para criação de um vale-gás para famílias de baixa renda pode ser votada nesta quinta (2/9) pelo plenário do Senado. De autoria do senador Eduardo Braga (MDB-AM), sugere usar dividendos da Petrobras e recursos da cessão onerosa para bancar o benefício, com custo total de R\$ 6 bilhões.

— A proposta inicial de Braga propunha que o programa fosse custeado com auxílio da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre combustíveis (Cide). Com isso, a alíquota da Cide incidente sobre a gasolina conteria uma parcela de R\$ 200 por metro cúbico (R\$ 0,20 por litro) destinada obrigatoriamente ao custeio do benefício.

— Por conta da resistência do governo, Braga negociou mudanças no texto junto ao relator da matéria, senador Marcelo Castro (MDB-PI). Assim, o parecer final deve sugerir um “cardápio” para que o Executivo escolha como bancar o programa. Valor

— A ebr mostrou que os R\$ 3,7 bilhões dos contribuintes destinados pelo governo Bolsonaro para desonerar o diesel e o GLP doméstico em 2021 poderiam ter bancado de duas a três recargas do gás de cozinha para as mais de 14 milhões de famílias inscritas no Bolsa Família.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/09/2021

EDP ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 41,9 MILHÕES EM USINA DE HIDROGÊNIO VERDE NO CEARÁ

Projeto fará parte do hub de hidrogênio verde desenvolvido pelo governo do estado

Por Gabriel Chiappini - 1 de setembro de 2021 - Em Transição energética

A EDP anunciou nesta quarta (1º) a implantação de sua primeira usina de produção de hidrogênio verde (H2V) do Ceará. Expectativa é que a unidade piloto comece a operar no fim de 2022, no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Como antecipado pela epbr em julho, o projeto fará parte do hub de hidrogênio verde que vem sendo desenvolvido pelo estado.

De acordo com a companhia, serão investidos R\$ 41,9 milhões na planta que contempla uma usina solar com capacidade de 3 MW e um módulo eletrolisador para produção do combustível a partir de energia renovável.

A unidade modular terá capacidade de produzir 250 Nm³/h de H2V.

Além da EDP, o Ceará possui outros quatro memorandos de entendimento com empresas para construção de unidades produtoras de H2V (White Martins, Qair, Fortescue e Enegix), e mais uma dezena em andamento.

Segundo o CEO da EDP no Brasil, João Marques da Cruz, o estado foi escolhido para sediar o projeto por reunir características estratégicas para introdução do hidrogênio verde no Brasil.

“(…) Seja por seu excepcional potencial solar e eólico – fundamental para a produção do gás – seja por sua localização e pela oferta de excelente infraestrutura para o escoamento desse produto ao mercado internacional”, afirma o executivo, em nota.

A empresa, com atuação em todos os segmentos do setor elétrico brasileiro, pretende desenvolver um mapa com análises de cenários de escala, considerando todos os elos da produção do H2V, além de modelos de negócios, parcerias com indústrias e uso do combustível nos transportes rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo.

“Este projeto posicionará o Ceará de forma pioneira na geração de conhecimento sobre o tema e no centro de uma vasta cadeia produtiva e de aplicação desse combustível”, comenta João Marques.

A usina de hidrogênio verde também é parte da estratégia de descarbonização da companhia e busca viabilizar a continuidade das atividades de sua termelétrica no CIPP, a UTE Pecém – I, hoje abastecida a carvão.

A ideia é futuramente substituir o carvão pelo H2V.

Como meta do seu programa de descarbonização, a EDP já tinha desativado, no início do ano, uma de suas termelétricas a carvão em Portugal.

Demanda por hidrogênio deve crescer 4% em 2021

Levantamento da S&P Global Platts Analytics aponta que a demanda global por hidrogênio puro (H2) deve crescer 4% em 2021, alcançando 73,8 milhões de toneladas.

O estudo também identificou que haverá um acréscimo de 2,9 milhões toneladas/ano na capacidade de produção de hidrogênio até 2025.

Segundo Roman Kramarchuk, chefe de Análise de Energia do Futuro da S&P Global Platts, esse aumento da demanda e oferta de H2 está sendo impulsionado pelos compromissos de descarbonização assumidos pelas principais nações ao redor do mundo.

“O hidrogênio está entre as soluções mais promissoras para lidar com as emissões de setores de difícil descarbonização — como processos do setor industrial e transporte pesado —, ao mesmo tempo que serve como meio para armazenamento de longa duração”, disse à epbr.

À frente desse movimento está a Alemanha, que pretende ser neutra em carbono até 2045 e anunciou plano de investimento de € 9 bilhões para desenvolver tecnologias ligadas ao hidrogênio.

Desse total, € 2 bi serão para parcerias internacionais com países onde o H2V pode ser produzido com menor custo, a exemplo do Brasil.

A França, que hoje já utiliza cerca de um milhão de toneladas de hidrogênio por ano, também anunciou meta para que 40% desse total seja livre de carbono até 2028.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 02/09/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PRESIDENTE DO BANCO DO BRASIL PEDE QUE FEBRABAN MARQUE COM URGÊNCIA REUNIÃO PARA DISCUTIR MANIFESTO

Por Lauro Jardim



Fausto Ribeiro / **Marcos Oliveira/Agência Senado**

O Banco do Brasil e a Caixa pediram ontem à Febraban que seja marcada uma nova reunião do conselho diretor da entidade para discutir a adesão ao manifesto "A Praça dos Três Poderes".

Os dois bancos federais enviaram ontem mensagens ao presidente da Febraban, Isaac Sidney. A nota enviada por Pedro Guimarães,

presidente da Caixa, foi revelada ontem por Robson Bonin.

A carta de Fausto Ribeiro, presidente do BB, é curta, apenas três parágrafos, e justifica assim o pedido:

"A solicitação advém da dimensão que o assunto ganhou nos principais meios de comunicação do país, com potencial de impactar a imagem dessa Federação e, por conseguinte, a dos seus associados, que sempre prezaram pela solidez do setor e pela preservação da imagem do sistema financeiro brasileiro".

Ribeiro pede pressa:

"(...) Aguardamos o agendamento da referida reunião, com a urgência que o assunto requer".

Isaac e Ribeiro tiveram ontem uma conversa pessoal em São Paulo.

Tanto o presidente do BB quanto o presidente da Caixa, têm nos últimos dias se dedicado a convencer presidentes de bancos a não apoiar o documento.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 02/09/2021

ESTADOS E MUNICÍPIOS ALEGAM PERDAS DE R\$ 4 BILHÕES COM MUDANÇA DO IR APROVADA NA CÂMARA

Principal alteração foi o corte no desconto automático no modelo de declaração simplificada
Por Geralda Doca

BRASÍLIA – O texto da reforma do Imposto de Renda (IR) aprovado na noite de quarta-feira pela Câmara dos Deputados ainda desagradou estados e municípios. De acordo com cálculos do Comitê Nacional de Secretários Estaduais de Fazenda (Comsefaz), se ficar como está, a reforma vai levar a perdas de R\$ 4 bilhões aos governos locais.

Essa redução de arrecadação, segundo o Comitê, se deve a três mudanças combinadas: diminuição da alíquota do Imposto de Renda de Pessoas Jurídicas (IRPJ), correção da tabela do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) — com reajuste da faixa de isenção — e as novas regras sobre o desconto automático no modelo simplificado da declaração de ajuste anual.

Na quarta-feira, durante a votação do texto-base do projeto pelos deputados, integrantes do Comsefaz alegaram que foram pegos de surpresa com a mudança de última hora no IR de pessoas físicas.

Na última versão do relatório, o deputado Celso Sabino (PSDB-PA) retirou o limite de renda para a declaração simplificada, que no projeto original seria de R\$ 40 mil anuais.

No entanto, reduziu o valor do desconto automático nesse modelo de declaração para qualquer um que opte por ele, independentemente da renda anual. O desconto cairá de R\$ 16,7 mil para R\$ 10,5 mil.

Com isso, a base de arrecadação de IR diminuirá e terá impacto de R\$ 4 bilhões.

Os estados e municípios sempre foram uma das principais forças contra as mudanças no Imposto de Renda, argumentando que teriam perdas bilionárias. Isso porque os fundos de Participação dos Estados (FPE) e de Participação dos Municípios (FPM) têm nos repasses de IR uma de suas principais fontes de recursos.

Nas versões iniciais do projeto, as perdas chegaram a ser calculadas em até R\$ 27 bilhões.

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL 1 de 6

Sistema complexo

O governo apresentou o projeto de lei que mexe com a tabela do Imposto de Renda, considerado a segunda parte da reforma tributária. A parte principal da reforma é a unificação dos impostos. Mas entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário brasileiro. Estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

Emaranhado de impostos

O Brasil tem, pelo menos, cinco tributos embutidos nos preços de bens e serviços: três cobrados pela União (IPI, PIS e Cofins), um dos estados (ICMS) e um dos municípios (ISS). Só o ICMS tem 27 formatos diferentes, um para cada estado e o DF. Ou seja, para vender em outros estados, o empresário tem que pagar e conhecer os diferentes tributos.

Custo alto

Além da quantidade de tributos, o custo é alto. Um exemplo é a tributação geral de medicamentos, uma das maiores do mundo, em torno de 33%. Em países desenvolvidos é de cerca de 6%. Outro item essencial com carga tributária elevada, por exemplo, é o absorvente íntimo: 27% só de imposto.

Classificação

A classificação é outro problema recorrente. É perfume ou água de colônia? A alíquota da fórmula concentrada é 42%. Já a da fragrância mais leve, de 12%. “Uma grande diferença”, segundo o especialista em direito tributário e da FGV, Gabriel Quintanilha.

Burocracia sem fim

O Brasil é o país em que as empresas gastam o maior número de horas com a burocracia dos impostos, segundo um relatório do Banco Mundial que avalia 190 países. Uma empresa brasileira gasta, em média, 1.501 horas por ano cuidando de obrigações relacionadas a tributos. É cinco vezes a média gasta pelos países de América Latina e Caribe.

Efeito cascata

Esse nó de tantas informações e cobranças dificulta a vida e o caixa das empresas, além de facilitar erros. Segundo a Endeavor, 86% das empresas brasileiras apresentam algum tipo de irregularidade no pagamento de seus tributos. Estas lacunas muitas vezes são por desconhecimento das muitas regras. Mesmo assim, podem gerar multas e despesas altas.

Além do texto principal aprovado quarta-feira, haverá nesta quinta-feira a votação dos chamados destaques, sugestões de alterações no texto feitas pelos deputados.

Um dos destaques prevê que a taxa sobre dividendos de empresas caia de 20% para 15%. Se isso acontecer, a perda dos entes poderá ser ainda menor.

NOTA DA REDAÇÃO: Uma versão anterior desta matéria trazia erroneamente o impacto da reforma do IR para estados e municípios seria de R\$ 700 milhões. O número foi corrigido minutos após a publicação original.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/09/2021

APÓS PIB ESTAGNADO, INDÚSTRIA RECUA 1,3% EM JULHO E FICA ABAIXO DO PATAMAR PRÉ-PANDEMIA

Setor sofre com falta de peças, custo alto de insumos e aumento da inflação, que corrói o poder de compras da população

Por Carolina Nalin



Fábrica da Nissan em Resende teve a produção paralisada em julho Foto: Márcia Foletto / Agência O Globo/13-7-2017

RIO - Um dia após a divulgação do PIB do segundo trimestre, que mostrou uma economia estagnada, dados do IBGE sinalizam uma indústria mais frágil no terceiro trimestre do ano. A produção industrial caiu 1,3% em julho, após retração de 0,2% no mês anterior.

O resultado de junho foi revisado pelo IBGE e, com os ajustes, a produção industrial fica 2,1% abaixo do patamar pré-pandemia.

Na comparação com julho de 2020, houve alta de 1,2%. No ano, a indústria acumula alta de 11% e, em doze meses, de 7%.

Mais da metade das atividades em queda

Das quatro categorias pesquisadas, duas apresentaram queda. Bens de consumo duráveis caiu 2,7%, sendo o sétimo mês seguido de queda, e bens intermediários recuou 0,6%, marcando o quarto mês consecutivo de retração.

Os setores de bens de capital e de bens de consumo semi e não-duráveis tiveram alta de 0,3% e 0,2%, respectivamente.

O gerente da pesquisa, André Macedo, explica, contudo, que há um predomínio de resultados negativos quando se analisam as atividades. Dos 26 ramos pesquisados, 19 apresentaram recuo.

— Tem uma característica para o ano de 2021 desse comportamento predominantemente negativo entre as atividades industriais.

Os segmentos de bebidas (-10,2%) e produtos alimentícios (-1,8%) foram as principais influências negativas no mês. Também houve retração nos segmentos de veículos automotores (-2,8%), máquinas e equipamentos (-4,0%), outros equipamentos de transporte (-15,6%) e indústrias extrativas (-1,2%).

Efeito pandemia

Macedo avalia que esse resultado permanece ligado aos efeitos da pandemia de Covid-19. Desde o ano passado, a produção industrial precisou se adaptar às restrições sanitárias e sofre com a desorganização da cadeia produtiva em escala global.

Esse desarranjo levou à falta de peças e ao encarecimento dos insumos. O Índice de Preços ao Produtor (IPP), que mede a inflação na indústria, acumula alta de 35,08% em 12 meses.

Com a gradual flexibilização das atividades e os programas de estímulo à economia, o setor chegou a se recuperar e a superar o patamar pré-pandemia. Desde o início deste ano, porém, perde fôlego.

Novas medidas para conter o avanço da Covid-19 afetaram a produção e alguns segmentos permanecem com dificuldade de obter matérias-primas, como é o caso da escassez de chips que afeta o setor automotivo e de eletrônicos.

Para piorar a situação, a inflação alta prejudica o consumo das famílias, o que diminui a demanda do varejo e dificulta o avanço da produção nas fábricas.

— Os efeitos da pandemia também são observados na demanda doméstica. Temos grande contingente de trabalhadores desocupados, mais de 14 milhões, massa salarial que não avança e precarização do emprego com níveis salariais menores. Todos esses fatores estão no escopo da análise — observa Macedo.

Perspectivas

Considerando que o gargalo no fornecimento de semicondutores é um problema que atinge indústrias globalmente (telecomunicação, computação, eletroeletrônicos e smartphones), especialistas ponderam que há o risco de a indústria brasileira não ter o problema da escassez plenamente solucionado nos próximos meses.

Além disso, o agravamento da crise hídrica já afeta a indústria, que lida com o custo de energia maior na produção e teme um racionamento nos próximos meses, segundo a CNI.

Com isso, empresários do setor estão reduzindo o otimismo. Em agosto, o Índice de Confiança da Indústria (ICI) do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre) caiu 1,4 ponto, sua primeira queda desde abril deste ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/09/2021

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SETORES QUE MAIS EMPREGAM NO PAÍS NEGOCIAM COM GOVERNO E CONGRESSO PRORROGAR DESONERAÇÃO

A medida, que reduz os encargos trabalhistas pagos pelas companhias, consiste em trocar os tributos sobre os salários dos empregados por uma alíquota sobre o faturamento

Por Lauriberto Pompeu, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A ala política do governo busca um acordo com o Congresso que permita prorrogar a desoneração da folha de pagamento. A medida está em vigor desde 2011 e beneficia 17 setores que mais empregam no País ao reduzir os encargos cobrados sobre os salários dos funcionários. Pelas regras atuais, a validade da desoneração vai acabar no fim de 2021. Um projeto de lei, de autoria do deputado Efraim Filho (DEM-PB), prorroga os efeitos da desoneração para o fim de 2026.

A desoneração beneficia as empresas porque reduz os encargos trabalhistas que são pagos por elas. A medida consiste em trocar os tributos sobre os salários dos empregados por uma alíquota sobre o faturamento. Hoje, essas empresas podem escolher: ou pagam 20% de contribuição previdenciária sobre os salários dos funcionários ou uma alíquota que vai de 1% a 4,5% sobre o faturamento bruto. Juntos os setores de construção civil, calçados, tecidos, transporte rodoviário, proteína animal e comunicações empregam mais de 6 milhões de trabalhadores.

Os ministros da Economia, Paulo Guedes, e da Secretaria de Governo, Flávia Arruda, receberam na quarta-feira, 1.º, os defensores do alívio tributário para as empresas. Participaram dos encontros o relator do projeto, o deputado Jerônimo Goergen (Progressistas-RS), e empresários.

Ao sair da reunião com Flávia Arruda, o deputado se mostrou otimista com a possibilidade de construir um acordo com o governo. "O simbolismo dessa reunião é que o governo reconhece a dimensão do problema, sabe da necessidade da manutenção da desoneração e vai querer construir uma alternativa definitiva", declarou Jerônimo.

"Nós dissemos ao governo que podemos apoiar essa definição ou essa medida estrutural, mas não podemos abrir mão daquilo que é conquistado hoje", afirmou o deputado.

Ao chegar para reunião com o ministro da Economia, Jerônimo admitiu a possibilidade de mudar o período da prorrogação para facilitar um acordo com o governo. O deputado admitiu que a prorrogação pode ser de dois anos e não cinco, como está previsto no projeto original.

De acordo com o deputado do Progressistas, o texto será votado pela Comissão de Finanças e Tributação da Câmara no dia 15 de setembro. "Vai votar dia 15, com ou sem o apoio do governo. Eu acredito que possa ser com apoio", afirmou.

Empresários que estiveram presentes nas reuniões com os ministros alertaram que o fim da desoneração pode acabar sendo prejudicial para o consumidor e afetar o preço dos produtos e a geração de empregos neste momento em que a retomada da economia ainda é cambaleante.

"Uma eventual reoneração, lembrando que nós pagamos imposto, mas se você aumentar o imposto, reonerando a folha de pagamento, pode gerar aumento do custo dos alimentos, acabando com inflação na mesa dos brasileiros, perda de empregos", declarou o presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal, Ricardo Santin, após o encontro com a ministro Flávia Arruda.

"A não renovação do projeto coloca algumas empresas, principalmente aquelas empresas que estão ainda na crise, estão se ressentindo, setores de serviços, por exemplo, coloca aqueles empregos em risco. Então, sim, podemos perder empregos se não for renovado em alguns setores", afirmou José Velloso, presidente executivo da Abimaq.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/09/2021

NÃO HAVERÁ SOLUÇÃO NO LEGISLATIVO PARA OS PRECATÓRIOS SEM UM ALINHAMENTO COM O JUDICIÁRIO

Orçamento só deve ser votado no final de novembro e início de dezembro. Até lá, governo e Congresso ganham tempo para construir a saída

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

Relator do Orçamento de 2022, o deputado Hugo Leal (PSD) antecipa que será um “catalisador” do consenso para a solução do gasto de R\$ 89 bilhões com precatórios no ano que vem.

Em conversa com a coluna, no dia seguinte ao envio do projeto de lei orçamentária ao Congresso, o relator reconhece que, da forma como a proposta foi feita e encaminhada pelo governo, não resta dúvida de que há dificuldades a serem enfrentadas. E a situação mais delicada e preocupante é a dos gastos elevados com precatórios.

Mineiro de Ouro Fino, mas deputado pelo Rio de Janeiro, onde vive há mais de 40 anos, Hugo Leal é categórico: não haverá solução no Legislativo para os precatórios sem um alinhamento com o Judiciário para resolver o problema, que não é novo, de crescimento vertiginoso desses gastos.

“É difícil achar uma alternativa, uma construção, seja PEC ou o que for, que não tenha uma avaliação do Poder Judiciário”, diz Leal, que rechaça veementemente qualquer referência que aponte que a solução para o problema está nas suas mãos como relator do Orçamento. O desfecho, diz ele, necessariamente terá de ser construído por Legislativo, Judiciário e Executivo.

Desde que o governo enviou uma PEC ao Congresso propondo o parcelamento do pagamento dos precatórios, a polêmica se instalou, porque os críticos viram na proposta uma forma de calote da dívida.

Várias alternativas, então, começaram a aparecer, inclusive a de retirar parte ou integralmente as despesas de precatórios do teto de gastos para o pagamento à vista, sem risco de o imbróglio ir parar na Justiça e virar anos depois o “precatório do precatório” – risco apontado por advogados que tratam do tema.

Outra proposta, a do diretor da Instituição Fiscal Independente (IFI), Felipe Salto, é a retirada do teto de R\$16 bilhões de precatórios devidos pela União aos Estados referentes à dívida do programa educacional dos anos 1990 para universalizar o acesso à escola. O restante teria de ser acomodado no Orçamento, inclusive com corte de parte das chamadas emendas de relator, abrindo espaço para o reforço do novo programa social do governo, o Auxílio Brasil, que substituirá o Bolsa Família – e motivo pelo qual a conta de precatórios tem gerado tanta insegurança e aumento do risco. Com os precatórios tão altos, o presidente Jair Bolsonaro não consegue lançar um auxílio turbinado como prometido por ele.

Por outro lado, o ministro da Economia, Paulo Guedes, passou a apoiar a solução “Fux-Dantas”. Essa alternativa posterga parte do pagamento de 2022, mudando a regra por meio de uma resolução do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), sem a necessidade de alteração da Constituição.

Capitaneada pelo presidente do STF, Luiz Fux, e pelo vice-presidente do TCU, Bruno Dantas, vem recebendo apoio, mas pode implicar a formação de uma “bola de neve” com o acúmulo de passivos no futuro, como apontaram consultores da Câmara. Ajustes estão sendo feitos na proposta, mas um acordo com o STF não sai antes das manifestações convocadas para o feriado de 7 de setembro.

O relator prefere não apontar qual das soluções que estão sendo apresentadas é a melhor para o momento: “A melhor solução é a possível”. Mas alerta para o risco de a PEC ser questionada depois no Judiciário, causando mais instabilidade. “A proposta do CNJ, para fazer o que se pretende, precisa de uma PEC? A pergunta é: será que precisa fazer isso, um fura-teto ou estabelecer um regramento?”, questiona o relator, que admite que não será uma solução fácil e nem sairá apenas do Legislativo. Leal defende um marco regulatório para fazer o enquadramento dos precatórios nas contas públicas.

Sobre o impacto da antecipação eleitoral na negociação do Orçamento, o relator diz que é motivo de atenção, e não de preocupação. E avisa que o tamanho das emendas de relator, que serão mantidas no Orçamento de 2022, não é um tema do relator do projeto, mas da Casa do Congresso. “Qualquer visão agora é precipitada. Vamos construir um consenso, mas precisa de aprimoramento”, diz.

O Orçamento só deve ser votado no final de novembro e início de dezembro. Até lá, governo e Congresso ganham tempo para construir a saída. Os problemas do projeto começaram a surgir. Foi detectada a falta de R\$1,3 bilhão na reserva de recursos destinados às emendas parlamentares de bancadas. Muito chão pela frente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/09/2021

MINISTRO DO TRABALHO DIZ QUE SENADO 'ERROU' AO DERRUBAR PACOTÃO TRABALHISTA

Em vídeo divulgado nas redes sociais, Onyx Lorenzoni anunciou que governo discutirá 'alternativas' para impulsionar a geração de empregos no País; medida foi derrubada por 47 votos a 27 na Casa

Por Idiana Tomazelli e Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Após o Senado derrubar o pacote de medidas trabalhistas, o ministro do Trabalho e Previdência, Onyx Lorenzoni, divulgou um vídeo nas redes sociais em que lamentou o resultado da votação. “O Senado Federal, na minha avaliação, errou”, disse. Segundo o ministro, a equipe deve se reunir nesta quinta-feira, 02, para discutir alternativas para impulsionar a geração de empregos no País.

“Os senadores por maioria derrubaram a MP 1045. Com isso eles não atacaram o governo, eles fecharam a porta diante de mais de 2 milhões de trabalhadores brasileiros, jovens de 18 a 29 anos, homens e mulheres com mais de 50 anos que buscam uma segunda chance, uma nova oportunidade. (Eram) Programas que trabalhavam com simplificação das regras para contratação e programas que trabalhavam com qualificação”, criticou Onyx.



'Foi lamentável o que aconteceu', disse Onyx Lorenzoni sobre derrubada do pacote trabalhista no Senado. Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil - 15/05/2020

Segundo o ministro, embora os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) aponte geração de 1,848 milhão de vagas com carteira assinada de janeiro a julho deste ano, há necessidade de acelerar esse processo. Depois de o ministro da Economia, Paulo Guedes, ter

questionado as pesquisas do IBGE que apontavam aumento na taxa de desemprego (que mede também o mercado informal), a melhora nos dados da Pnad Contínua foram citados por Onyx.

“Vemos aí os dados do Caged melhorando o emprego formal no Brasil de forma muito significativa, a própria Pnad mostrando que a ocupação aumenta no Brasil, mas nós precisamos gerar mais, e hoje o Senado Federal fechou a porta. Foi lamentável o que aconteceu”, disse o ministro.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, a equipe deve avaliar se há clima para o envio das propostas de programas de emprego por meio de projeto de lei, para discussão mais aprofundada no Congresso Nacional.

Divergências

Embora os senadores tenham feito críticas contundentes às medidas de flexibilização das leis trabalhistas, incluindo a possibilidade de contratar sem carteira assinada por meio de programas temporários de inclusão produtiva e qualificação, nos bastidores do governo a rejeição está sendo vista como fruto da disputa entre Câmara e Senado.

Em resposta ao Senado, o presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), partiu para o ataque e disse que os senadores deixarão três milhões de jovens sem empregos e oportunidades de trabalho por rejeitarem a MP. “Foi costurado um acordo com o Senado mais cedo, para que os senadores retirassem com emenda supressiva toda a parte da CLT, para preservar três milhões de empregos para jovens. O Senado passou por cima disso e deixou três milhões de jovens sem oportunidade. Não há o que comemorar”, disse Lira.

Em diversos momentos os senadores defenderam a derrubada do texto sob o temor de que a Câmara, ao apreciar novamente o projeto, desta vez em caráter definitivo, retomasse os trechos mais polêmicos e que foram amplamente combatidos pelo Senado.

Esses dispositivos em questão buscavam fazer alterações na Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) e foram considerados “jabutis” (matérias estranhas ao texto), pois mudavam horas extras de categorias profissionais como professores, advogados e jornalistas, ampliavam a carga horária de mineiros e mudavam o acesso à assistência judiciária gratuita por trabalhadores.

O líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), chegou a colocar seu próprio cargo a prêmio para afiançar que o acordo de retirada das alterações na CLT seria mantido na Câmara, mas não adiantou. O texto foi rejeitado na íntegra por 47 votos a 27.

No entanto, outra fonte do governo reconhece que a oposição aos próprios programas e o clima desfavorável ao governo no Senado Federal contribuíram para a derrota. As posições contrárias de lideranças do MDB e PSD, as duas maiores bancadas na Casa, significou “grandes atores contrários” à proposta, na avaliação desse interlocutor. Nessa ala, há dúvidas se haverá ambiente para propor novamente os programas de geração de emprego via projeto de lei. /COLABOROU CAMILA TURTELLI

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/09/2021

CONSELHEIROS QUEREM ANULAR MEMORANDO FIRMADO COM ANTAQ SOBRE COBRANÇA DE TAXA PORTUÁRIA

Documento trata da cobrança de uma taxa adicional por operadores portuários para 'segregação e entrega de contêineres' nos portos; no entendimento da maioria, taxa é abusiva e não poderia ser cobrada por já existir uma taxa básica que cobriria esses custos

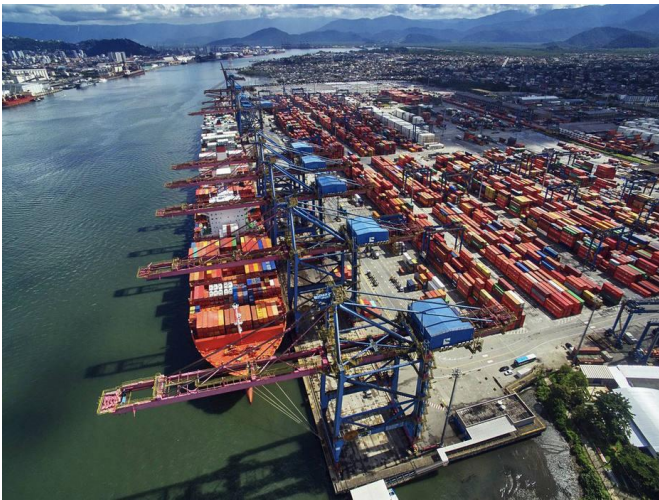
Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A conselheira Lenisa Prado levou nesta quarta-feira, 1º, ao plenário do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) um despacho pedindo que seja anulado um memorando de entendimento firmado entre o conselho e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a cobrança de taxas portuárias.

O despacho gerou um debate acalorado entre os conselheiros, mas acabou não sendo apreciado porque o presidente, Alexandre Cordeiro, entendeu que foi apresentado de última hora e necessitava discussão prévia.

O memorando foi assinado no último dia do mandato do ex-presidente do Cade Alexandre Barreto sem ser discutido com os demais integrantes do conselho. A assinatura foi feita em cerimônia na Antaq e contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas. Pouco depois, Barreto foi indicado ao cargo de superintendente-geral do Cade e ainda aguarda ser sabatinado pelo Senado.

O documento trata da cobrança de uma taxa adicional (THC2) por operadores portuários para “segregação e entrega de contêineres” nos portos. O tema é polêmico e já gerou multas na casa dos milhões porque, no entendimento da maioria dos conselheiros, a taxa é abusiva e não poderia ser cobrada por já existir uma taxa básica que cobriria esses custos.



Terminal do Porto de Santos Foto: Divulgação

No memorando assinado com a Antaq, porém, o Cade prevê que a taxa por si só não é irregular e só pode ser considerada lesiva à concorrência se forem verificados aspectos como abusividade dos valores aplicados, o caráter discriminatório da cobrança, e a falta de racionalidade econômica. Além disso, o texto determina que, caso o Cade identifique irregularidades, formulará uma consulta prévia à Antaq sobre a existência ou não de abusividade. Diferentemente do Cade, o memorando foi

ratificado pela diretoria colegiada da Antaq.

No entendimento de alguns conselheiros, o então presidente abriu mão da competência do Cade ao assinar o memorando e tentar influenciar os conselheiros a votarem de uma forma que não é a decidida pela maioria.

“A forma como foi feita, sem participação deste tribunal que somente tomou conhecimento dos seus termos com a publicação [na imprensa], causa indubitável insegurança jurídica às atividades do conselho. O memorando tem o real objetivo de tentar impor artificialmente uma determinada orientação a ser seguida em julgamentos futuros”, afirmou a conselheira Prado.

O memorando foi criticado também pelo conselheiro Luiz Braido, que disse que o processo foi “absolutamente mal conduzido”. “É ruim, é estranho. Não tenho compromisso com o memorando e não pretendo ver minhas competências restritas no futuro”, afirmou.

Mesmo sob protesto dos conselheiros, o presidente Cordeiro disse que não iria colocar em pauta um despacho que foi apresentado nos minutos finais da reunião e que a discussão ficaria para a próxima sessão. “Não acho de bom senso ao final da sessão se trazer um despacho de 10 páginas para que façamos uma discussão de algo que não estava em pauta. Peço bom senso”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 01/09/2021

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA DESCARTA PARALISAÇÕES DE CAMINHONEIROS EM 7 DE SETEMBRO

Pasta diz que vai atuar junto com a Polícia Rodoviária Federal para impedir qualquer tipo de fechamento de estradas

Por André Borges e Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – A suposta mobilização nacional de caminhoneiros para participarem dos atos autoritários de 7 de setembro não foi captada pelo Ministério da Infraestrutura. Dentro da pasta comandada por Tarcísio de Freitas, a avaliação é a de que as principais lideranças dos profissionais de transporte não estão envolvidas com nenhum tipo de paralisação ou plano da categoria para o feriado.

A hipótese de uma paralisação geral ganhou força quando o caminhoneiro Marcos Antônio Pereira Gomes, mais conhecido como 'Zé Trovão', foi alvo da ação do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, que determinou seu afastamento e um raio de pelo menos um quilômetro da Praça dos Três Poderes. A representatividade de Zé Trovão, no entanto, é vista como nula dentro do ministério.

Desde o início de 2019, o Ministério da Infraestrutura chegou a gerenciar 15 tentativas de paralisações de caminhoneiros em todo o País. O nome de Zé Trovão nunca apareceu entre os líderes dessas pretensas paralisações.



Hipótese de uma paralisação geral ganhou força após caminhoneiro conhecido como 'Zé Trovão' ter sido alvo do STF Foto: Wilton Junior/Estadão

Os caminhoneiros, que têm atuação marcada pelo trabalho autônomo, possuem hoje diversas lideranças e, segundo fontes da Infraestrutura, não houve nenhuma manifestação desses nomes mais conhecidos sobre paralisações nacionais.

Fechamento de estradas

A despeito de o presidente Jair Bolsonaro insuflar a população para as manifestações programadas para o dia 7, as quais incluem diversas ameaças de fechamento das estradas do País, o Ministério da Infraestrutura pretende atuar, junto da Polícia Rodoviária Federal, para impedir qualquer tipo de interrupção de tráfego.

O ministério identificou mobilizações com essa pretensão e tem monitorado grupos que planejam os supostos atos. A orientação é impedir qualquer tipo de bloqueio. Caso haja tentativas, a ordem é fazer com que os veículos sejam deslocados para os acostamentos, para permitir o fluxo de quem precisa passar.

Questionado sobre o assunto, o Ministério da Infraestrutura informou, por meio de nota, que “mantém diálogo contínuo com a categoria do transportador autônomo e não identifica nenhuma mobilização setorial para os próximos dias”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/09/2021

GOVERNO VAI ANUNCIAR “SETEMBRO FERROVIÁRIO”

Pacote contém novidades, como as primeiras ferrovias por autorização, mas deve ser lido também como um esforço de comunicação do governo na batalha política pela modernização da infraestrutura

Por Daniel Rittner

Está tudo pronto, no governo, para o anúncio de um pacote bilionário de investimentos em ferrovias e mobilidade urbana que serão formalizados neste mês. O plano ganhou o nome de “Setembro Ferroviário” e saiu na esteira da MP 1.065, medida provisória que cria um novo marco legal para o setor e foi publicada anteontem à noite.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, apresentará os primeiros projetos de ferrovias pelo regime de autorização e viabilizados pela MP. Os grupos responsáveis devem protocolar requerimentos de construção de novas linhas férreas voltadas para o transporte de cargas: São Mateus (ES)-Ipatinga (MG), um ramal saindo da Estrada de Ferro Carajás chegando ao futuro terminal portuário de Alcântara (MA), pelo menos duas “short lines” da Ferroeste – entre o Paraná e Mato Grosso do Sul. Serão cerca de R\$ 32 bilhões em recursos privados.

Projetos de R\$ 33 bi, Fiol e ‘people mover’ no aeroporto de SP

Essa é a primeira parte do “Setembro Ferroviário”. Na segunda perna estão ações conhecidas do mercado, mas com desdobramentos relevantes neste mês. Uma delas é a assinatura do contrato da Ferrovia de Integração Oeste- Leste (Fiol), no trecho 1, entre Ilhéus e Caetité (BA). O leilão ocorreu em abril e a concessão foi arrematada por um grupo do Cazaquistão que explora minério de ferro na Bahia. Outra é o pontapé inicial na Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), entre Goiás e Mato Grosso, com a instalação dos primeiros canteiros de obras pela Vale, que assumiu o compromisso como contrapartida à renovação das suas concessões. Ela também vai entregar, nas próximas semanas, os trilhos importados da China para a extensão da Fiol (trecho 2), entre Caetité e Barreiras, que tem sido executada pela estatal Valec.

A terceira parte do pacote envolve projetos de mobilidade urbana. Será firmado um aditivo contratual à concessão da GRU Airport, operadora do aeroporto de Guarulhos (SP), para resolver um problema que se arrasta há anos. A concessionária vai erguer um “people mover”, espécie de monotrilho, para ligar a estação de trem da CPTM aos terminais de passageiros. A estação chama Aeroporto, mas foi construída a mais de dois quilômetros dos terminais. Hoje os usuários têm que descer e pegar micro-ônibus até o destino final. O dinheiro usado no “people mover” será abatido da outorga anual que a GRU Airport paga ao governo.

Foi solucionada também a privatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), em Minas Gerais, com um aporte federal de R\$ 2,8 bilhões na ampliação da linha 1 e na construção da linha 2 do metrô de Belo Horizonte. Só nos últimos cinco anos a estrutura toda da CBTU consumiu R\$ 5,2 bilhões em subsídios da União e gerou prejuízo acumulado de R\$ 1,5 bilhão. Mais vale injetar recursos de uma vez, transferir a operação para o setor privado e estancar a sangria – com um serviço melhor aos passageiros.

A MP 1.065 abre caminho para que novos projetos de ferrovias possam sair pelo regime de autorização, com muito mais liberdade para o empreendedor e sem reversão de bens para a União no fim do contrato. Até agora qualquer investimento precisava ocorrer por meio de concessões, que são leiloadas e submetidas a uma regulação mais pesada.

Em muitos aspectos, o novo marco das ferrovias replica o bem-sucedido modelo adotado no setor portuário, que passou a admitir terminais privados – sem exigência de movimentar cargas do próprio dono – em 2013. Isso sacudiu o mercado, fazendo grandes investidores buscarem financiamento para seus projetos. Foram liberados empreendimentos que somam mais de R\$ 40 bilhões, embora seja prudente tomar cuidado: muitas autorizações são boas para engordar os

números, mas ficam indefinidamente no papel e não se transformam em expansão da infraestrutura.

Há outro ponto interessante na MP. As atuais concessionárias de ferrovias terão a possibilidade de migrar seus contratos para o regime de autorização, com um peso regulatório menor. Elas precisarão, para isso, aumentar sua malha ou sua capacidade de transporte em 50%. Na prática, é uma cláusula pró-investimento.

O envio da medida provisória, porém, feriu suscetibilidades no Senado. Um projeto do senador licenciado José Serra (PSDB-SP), na mesma linha e com apoio do governo, parecia encaminhar-se finalmente para votação. Muitos parlamentares consideraram um atropelo ao PLS 261. Quatro pediram para o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (DEM- MG), simplesmente devolver o texto ao Palácio do Planalto.

É difícil dar plena razão aos senadores porque o projeto de Serra leva quase quatro anos com pouquíssimos avanços, uma velocidade incompatível com a urgência de modernização da infraestrutura no país, mas essa acolhida com críticas demonstra que não há garantia de uma tramitação calma no Congresso.

O ministro Tarcísio, que tem uma sensibilidade política pouco usual na Esplanada, percebeu que a aprovação da MP não será um passeio no parque e rapidamente armou o “Setembro Ferroviário” para anunciar – provavelmente amanhã – em uma solenidade no Planalto. O pacote contém novidades, como as primeiras ferrovias por autorização e o termo aditivo do aeroporto de Guarulhos, mas deve ser lido também como um esforço de comunicação do governo para vencer essa batalha política.

Agenda legislativa

Do novo marco das ferrovias à lei de debêntures para infraestrutura, da reforma tributária à administrativa, do tratado de livre-comércio Brasil-Chile ao acordo de regras aduaneiras com os Estados Unidos. Vinte e sete propostas tramitando no Congresso ganharam o selo de prioridade no monitoramento da Frente Parlamentar pelo Brasil Competitivo, que lança hoje sua agenda legislativa.

São projetos de lei, medidas provisórias, PECs e mensagens presidenciais (caso dos acordos comerciais) capazes de corrigir distorções no chamado Custo Brasil e divididos em 12 eixos temáticos. Dezenas de frentes parlamentares disputam em Brasília a atenção de lobistas, jornalistas, formuladores de políticas públicas. Poucas têm atuação efetiva. Uma das únicas que conseguiram ganhar peso e tornar-se referência em sua área de atuação é a do agronegócio.

O deputado Alexis Fonteyne (Novo-SP), presidente da Frente pelo Brasil Competitivo, quer transformá-la em voz do setor produtivo. Ele promete notas técnicas sobre os projetos, canal de diálogo com os relatores, organização de eventos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/09/2021

DEMORA PARA EMISSÃO DE CERTIFICADOS PARA EXPORTAÇÃO REFLETE FALTA DE FISCAIS, DIZ FONTE

Carência de profissionais afeta sobretudo o setor agropecuário

Por José Florentino, Valor — São Paulo

A demora para a emissão de certificados para exportação, por auditores do Serviço de Inspeção Federal (SIF), reflete a falta de profissionais na área agropecuária, segundo uma fonte do setor sindical. A fonte negou que uma greve esteja nos planos — pelo menos por enquanto.

Executivos do setor privado disseram ao Valor que três frigoríficos pararam de abater animais por causa da lentidão. Ainda de acordo com a fonte sindical, o Ministério da Agricultura vem sendo alertado há tempos sobre o impacto da redução no quadro de profissionais ativos. Segundo a fonte, o número de fiscais agropecuários caiu 25% de 2010 para cá.

“Conforme alguns vão se aposentando, outros vão acumulando tarefas. Muitos que atuam em frigoríficos, que precisam de inspeção permanente, estão atendendo outros cinco estabelecimentos de inspeção periódica”, diz.

Verba para contratações

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, já teria solicitado ao Ministério da Economia verba para novas contratações, mas a resposta da Pasta comandada por Paulo Guedes foi negativa. Ao Valor, a fonte reforçou que o SIF não é o único afetado neste momento.

Fiscais que atuam nos Portos de Santos (SP) e de Itajaí (SC) também estão sobrecarregados, assim como os trabalhadores da Vigilância Agropecuária Internacional (Viagro), que redobram os cuidados para impedir que a peste suína africana entre no país pelos aeroportos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/09/2021

MINÉRIO DE FERRO RECUA CERCA DE 1% NA CHINA E É NEGOCIADO A US\$ 142 POR TONELADA

Foi a quarta queda seguida no mercado à vista
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro marcaram a quarta queda consecutiva no mercado à vista, diante da expectativa de desaquecimento da demanda global e a despeito do recuo nos estoques de aço na China.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro fechou o dia em baixa de 0,98% no porto de Qingdao, para US\$ 142,02 por tonelada.

Com isso, em setembro, a commodity já acumula desvalorização de 7,6%. No ano, as perdas chegam a 11,5%.

Os contratos mais negociados de minério com vencimento em janeiro também encerraram o dia em queda na Bolsa de Commodity de Dalian, de 4,50 yuan por tonelada, chegando a 773 yuan por tonelada.

Conforme a Mysteel, os estoques dos cinco principais produtos acabados de aço em tradings monitoradas pela consultoria, na China, recuaram pela quinta semana consecutiva, para cerca de 23 milhões de toneladas.

Tradicionalmente, a queda nos estoques de aço indicaria potencial de melhora na demanda de minério. Contudo, as restrições às operações de siderúrgicas na China lançaram incertezas sobre essa relação.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/09/2021

ATIVIDADE INDUSTRIAL CHINESA TEM CONTRAÇÃO

Novos surtos de covid-19 na China e nas principais economias da Ásia desaceleraram a atividade industrial na região, trazendo mais danos às cadeias de fornecimentos globais

Por Agências Internacionais

A atividade industrial na China - e em toda a Ásia - perdeu força em agosto com novos surtos de covid-19 trazendo mais danos as cadeias de suprimentos globais. Além disso, os dados confirmaram os temores de desaceleração na recuperação econômica da região.

As fábricas das principais economias asiáticas reportaram problemas na produção trazidos pelos lockdowns contra a covid-19, congestionamento de portos e custos mais altos de insumos. Os índices de atividade industrial (PMI) da Indonésia, Vietnã, Tailândia, Filipinas e Malásia caíram ainda mais em território de contração em agosto (abaixo de 50), em consequência dos lockdowns que obrigaram muitas fábricas a suspender ou a reduzir a produção.

A China também enfrentou novas ameaças à produção, num momento em que combate com dificuldades a alta das infecções, que causaram problemas em alguns dos portos mais movimentados do mundo. Em um sinal desse impacto, o PMI da Caixin/Markit caiu de 50,3 em julho para 49,2 pontos em agosto - seu pior resultado desde fevereiro de 2020 -, e as novas encomendas também recuaram.

O dado mais fraco do que o esperado da China veio na esteira de outro relatório decepcionante no início da semana, quando um indicador oficial do setor industrial caiu para 50,1 em agosto, seu nível mais baixo em 18 meses.

Em comparação com as economias mais ricas do Ocidente, muitos países asiáticos - com exceção da China -, não têm recursos e influência para avançar na fila de vacinas e sofrem com a escassez do imunizante. Como resultado das baixas taxas de vacinação, as economias do Sudeste Asiático têm enfrentado níveis recordes de infecções e de óbitos, inclusive na Tailândia, Malásia e no Vietnã.

Na sub-região norte da Ásia do Leste o quadro da produção industrial tem se mantido, embora exiba sinais de moderação com a propagação da variante delta. O PMI de Taiwan caiu para 58,5, pontos em agosto, enquanto o da Coreia do Sul recuou para 51,2, seu menor cômputo desde outubro de 2020. No Japão, o PMI recuou a 52,7.

Apesar disso, as exportações da Coreia do Sul - um importante termômetro do comércio global - permaneceram fortes, com um crescimento anual recorde de 34,9% em agosto, segundo informou o Ministério do Comércio ontem. As vendas para a China aumentaram 26,8% e as exportações de semicondutores tiveram um crescimento de 43%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/09/2021

EDP VAI INVESTIR R\$ 41,9 MILHÕES EM USINA DE HIDROGÊNIO VERDE NO PORTO DE PECÉM

O projeto prevê a instalação de uma usina solar com capacidade de 3 megawatts (MW) e um módulo eletrolisador para produção de hidrogênio com garantia de origem renovável

Por Letícia Fucuchima, Valor — São Paulo

A EDP Brasil apresentou nesta quarta-feira (1º) um projeto de usina de hidrogênio verde no complexo industrial e portuário do Pecém (CE), que deve demandar R\$ 41,9 milhões em investimentos. Segundo anunciado pela companhia, o empreendimento foi apresentado pelo presidente da EDP no Brasil, João Marques da Cruz, ao governador do Ceará, Camilo Santana.

O projeto prevê a instalação de uma usina solar com capacidade de 3 megawatts (MW) e um módulo eletrolisador para produção de hidrogênio com garantia de origem renovável. A unidade modular terá capacidade de produzir 250 Nm³/h do gás. A expectativa é que a unidade entre em operação no fim de 2022.

Em nota, o presidente da EDP Brasil afirmou que o Ceará reúne características para “protagonizar o processo de introdução do hidrogênio verde no país”, citando o potencial solar e eólico do

Estado, além de sua localização e infraestrutura para escoamento do produto ao mercado internacional.

A usina de hidrogênio verde da EDP faz parte de um projeto de pesquisa e desenvolvimento (P&D) da usina termelétrica de Pecém, instalada em São Gonçalo do Amarante (CE).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/09/2021

GOVERNO ESTUDA PRORROGAR PRAZO DO REGIME DE 'DRAWBACK'

Dispositivo suspende, temporariamente, tributos federais sobre insumos usados na produção de mercadorias destinadas exclusivamente à exportação

Por Mariana Ribeiro, Valor — Brasília

O Ministério da Economia informou nesta quarta-feira (1º) que estuda a possibilidade de propor a prorrogação, por um ano, dos prazos relativos ao regime de "drawback". A decisão considera "a persistência das dificuldades trazidas pela pandemia" para as economias brasileira e mundial e visa evitar que exportadores percam o benefício fiscal.

"O Ministério da Economia vem realizando estudo acerca da possibilidade de propor alteração legislativa para permitir a prorrogação excepcional, por um ano, dos prazos para realização de operações vinculadas aos regimes de drawback suspensão e isenção objeto de atos concessórios com termo final em 2021", diz em nota.

O drawback suspende, temporariamente, os tributos federais sobre os insumos usados na produção de mercadorias destinadas exclusivamente à exportação. Porém, se a venda não é realizada no prazo de até dois anos (um ano prorrogável por mais um ano), o exportador é obrigado, pela legislação, a recolher os impostos suspensos, com encargos.



Porto de Santos: pandemia tem levado ao Judiciário exportadores que não conseguem embarcar devido às fronteiras fechadas. — Foto: Ana Paula Paiva/Valor Containers

"Em razão da continuidade da pandemia de covid-19 e dos consequentes percalços por ela impostos para a realização das operações vinculadas aos regimes de drawback suspensão e isenção, a avaliação em curso no Ministério da Economia também envolve a extensão de prazos concernentes aos atos

concessórios cujas validades tenham sido prorrogadas com base na Medida Provisória nº 960", de 2020, que foi convertida na Lei nº 14.060.

A pasta acrescenta que, quando o estudo for finalizado, a proposta poderá "seguir para a apreciação das demais instâncias competentes do governo federal".

Reportagem publicada pelo Valor na semana passada mostrou que a pandemia tem levado ao Judiciário exportadores que não conseguem embarcar mercadorias, por causa das fronteiras fechadas. Essas empresas buscam liminares para não perder o benefício fiscal do "drawback".

Recentemente, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) estimou em R\$ 1,2 bilhão a perda aos exportadores se não houver extensão do prazo. A entidade diz que "é urgente a prorrogação dos atos concessórios de drawback que têm vencimento improrrogável em 2021 em razão das dificuldades do setor industrial no período de agravamento da crise causada pela pandemia". Pede ainda a edição de uma medida provisória (MP) para dar agilidade ao tema.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/09/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANP QUER EMPRESAS ESTRANGEIRAS SUGERINDO ÁREAS PARA INCLUSÃO EM RODADAS

Da Redação OFFSHORE 02 Setembro 2021



A ANP aprovou nesta quinta-feira (2) a realização de consulta e audiências públicas sobre alteração na Resolução ANP nº 837/2021, que regulamenta a nomeação de áreas por pessoas jurídicas da indústria de petróleo e gás natural.

Com o processo de nomeação, as empresas podem sugerir áreas de exploração e produção de petróleo e gás de seu interesse, para estudo da ANP, a fim de incluí-las futuramente em uma rodada de licitação ou na Oferta Permanente.

Na forma atual da resolução, apenas empresas constituídas sob leis brasileiras podem realizar esse procedimento. A proposta da ANP é que essa regra seja alterada para incluir a possibilidade de nomeação por pessoas jurídicas constituídas sob leis estrangeiras.

Em nota, a agência afirma: "Com essa possibilidade, a ANP busca uma maior pluralidade na participação dos atores da indústria de petróleo e gás natural, uma vez que estimulará a sugestão de áreas a serem estudadas pela ANP".

A revisão não altera a necessidade de que, para se inscreverem em rodadas de licitações ou na Oferta Permanente, as empresas sejam constituídas sob leis brasileiras. Ou seja, mesmo que as áreas indicadas por empresas estrangeiras venham compor uma futura rodada, esses agentes precisarão se adaptar a essa norma para se inscreverem no certame.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/09/2021

GRUPO DISCUTE ATRAÇÃO DE CARGAS A PARTIR DE REATIVAÇÃO DE FERROVIA ENTRE BARRA MANSA E ANGRA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 01 Setembro 2021



Arquivo/Divulgação

Empresários acreditam que trecho pode impulsionar exportação do agronegócio do sul de Minas Gerais e até dobrar movimentação anual de contêineres da região de Varginha.

Representantes do Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR), de prefeituras da Costa Verde e do Sul Fluminense e empresários locais e da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) se reuniram, nesta quarta-feira (1/9), para discutir as

oportunidades de ampliar a movimentação de cargas a partir da reativação do trecho entre Barra Mansa e Angra dos Reis, no Rio de Janeiro. A alternativa ferroviária, com extensão de 105 quilômetros, hoje faz parte da concessão da VLI, em processo de renovação. A expectativa dos interessados nesse trecho é que o projeto possa beneficiar diretamente a exportação de parte da

produção do agronegócio do Sul de Minas Gerais, responsável pela exportação de 30% do café brasileiro, além de soja, milho e outras commodities.

A VLI, concessionária da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), se comprometeu a restabelecer o trecho ferroviário entre Varginha (MG) e Barra Mansa (RJ). No entanto, sem a reativação do trajeto até Angra, os empresários locais avaliam que a carga que chega ao município do Vale do Paraíba precisará ser transportada pela Via Dutra ou trocada para vagões de outras ferrovias, o que aumentaria os custos logísticos.

A retomada da operação também pode ser estimulada pela medida provisória, editada no último dia 30 de agosto, que instituiu o novo marco legal do transporte ferroviário e facilitou a devolução de concessões com a conclusão de trechos, como este previsto entre Barra Mansa e Angra. A MP cria a chamada autorização ferroviária, que simplifica a exploração de trechos curtos (short-lines) pela iniciativa privada. "Se não for interesse da VLI operar, podemos ser o operador do trecho entre Barra Mansa e Angra. Inclusive, já manifestamos nosso interesse junto à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres)", disse Paulo Narcélio, CEO do TPAR e sócio do Splenda Port, empresa que opera o terminal, em entrevista à Portos e Navios.

O Porto Seco Sul de Minas, em Varginha, movimenta cerca de 200.000 contêineres por ano em cargas de importação e exportação por transporte rodoviário a um custo unitário médio de R\$ 3.400,00. Os interessados na ferrovia até Angra calculam que o valor do transporte seria inferior a R\$ 2.000,00 por contêiner ou equivalente de carga, o que geraria uma economia significativa para os produtores do sul mineiro. O número de contêineres que passa anualmente por Varginha também poderia dobrar com a reativação da linha, melhorando a logística de importação de outras cargas para o Triângulo Mineiro e Goiás, como adubos, fertilizantes, equipamentos e máquinas agrícolas, por meio do terminal portuário de Angra.

O TPAR tem condições de movimentar cerca de 40.000 contêineres por ano num primeiro momento, mas a capacidade poderia alcançar 100.000 unidades. Narcélio acrescentou que, além da redução do custo logístico, a reativação do trecho ferroviário entre Barra Mansa e Angra ajudaria a atrair cargas hoje movimentadas por outros portos do Sudeste, principalmente o de Santos. Ele destacou que a alternativa logística seria mais sustentável, com estimativa de eliminar 50.000 viagens de caminhão por ano.

A Splenda tem uma pré-análise sobre cinco quilômetros que foram afetados por um deslizamento em 2008 e que precisam ser restabelecidos. O grupo espera que o traçado chegue o mais próximo possível do terminal. Ainda precisa ser analisada, por exemplo, a necessidade de investimentos em trilhos, dormentes e composições. A expectativa, segundo Narcélio, é que o deslocamento por rodovia seja o menor possível, o que demandaria instalações para acomodação de área de manobras e retroárea. A ideia é que essa logística seja implementada e comece a operar dentro de dois anos.

A chegada da ferrovia a Angra também beneficiaria o cluster automotivo do Sul Fluminense, que reúne seis montadoras e mais de 100 empresas fornecedoras da produção automotiva. "A ferrovia até Angra dos Reis é de interesse econômico e social para as regiões Sul dos estados do Rio e de Minas. Trata-se de um projeto estruturante que gerará empregos a curto, médio e longo prazos, além de recursos para os municípios da região", acrescentou Leandro Cariello, sócio do Splenda

Port.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/09/2021

**FROTA DE APOIO OFFSHORE
CRESCER EM JULHO COM
INCORPORAÇÃO DE 8 LHS**

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 01 Setembro 2021

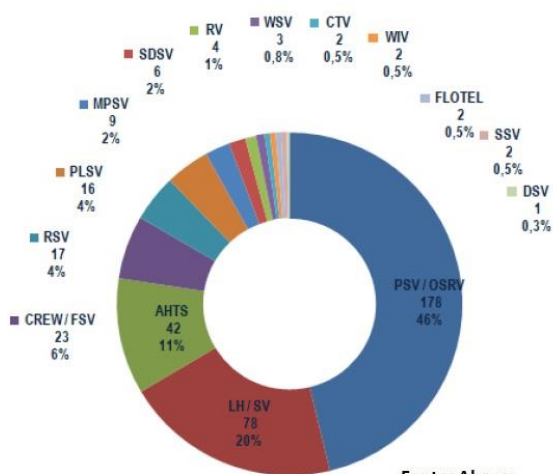
Arquivo/Divulgação



De acordo com Abeam, foram disponibilizadas oito unidades de manuseio de linhas e amarrações para operar também no apoio marítimo. Relatório aponta manutenção de 90% de embarcações de bandeira brasileira.

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras fechou julho com 385 embarcações, das quais 348 de bandeira brasileira e 37 de outras bandeiras. De acordo com a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), o acréscimo de oito unidades em relação a junho se deve à incorporação de oito LHs (manuseio de linhas e amarrações) de bandeira brasileira que foram disponibilizadas por uma empresa de navegação para trabalhar também no apoio marítimo. De acordo com o relatório da Abeam, a frota seguiu tendência de 90% de embarcações de apoio com bandeira nacional e 10% com bandeiras estrangeiras.

Em comparação com dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 169 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 95 de bandeira brasileira. A associação estima em torno de 50 embarcações, originalmente de bandeiras estrangeiras, que tiveram suas bandeiras trocadas para bandeira brasileira nesse período.

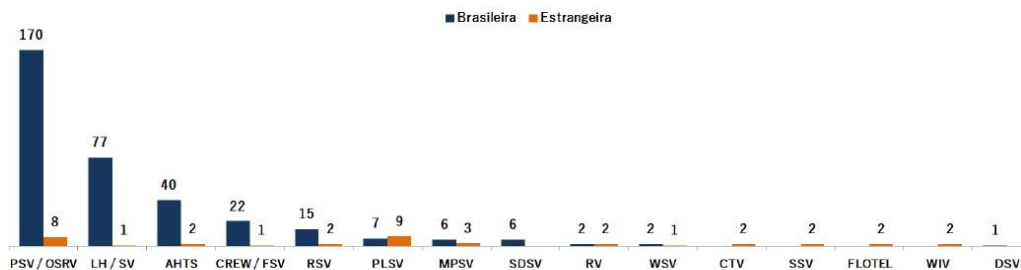


frota-abeam-julho-2021-tipo-embarcacoes.jpg

Nem todas as unidades estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. Os dados foram obtidos junto a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000.

De acordo com a publicação, a frota em julho era composta por 46% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 178 barcos. Outros 20% eram LHs e SVs (mini supridores), que agora correspondem a 78 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 42 unidades no período, enquanto 23 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 17 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 16 PLSVs (lançamento de linhas).

Frota Total de Apoio Marítimo por Tipo de Embarcação



Fonte: Abeam

Em julho, a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, foi a Bram Offshore/Alfanave, com 54 unidades (apenas duas estrangeira), seguida pela Starnav, com 41 barcos de pavilhão nacional e pela CBO, que totalizou 34 barcos de apoio (33 com bandeira brasileira).



Segundo o relatório, 26 embarcações faziam parte da frota da Oceanpact, das quais 23 de bandeira brasileira e três estrangeiras. A Wilson Sons Ultratug, com 23 embarcações de bandeira brasileira, e a DOF/Norskan, com 22 barcos de apoio (16 brasileiras e seis estrangeiras), aparecem na sequência. Já a Tranship tinha nesse período 21 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira. Confira abaixo as empresas com mais participação na frota de apoio offshore em julho:

Distribuição da frota por empresa

Empresa	Status	Bandeira		Total
		Brasileira	Estrangeira	
BRAM / ALFANAVE	ABEAM	52	2	54
STARNAV	ABEAM	41		41
CBO	ABEAM	33	1	34
OCEANPACT	ABEAM	23	3	26
WSUT	ABEAM	23		23
DOF / NORSKAN	ABEAM	16	6	22
TRANSHIP	ABEAM	21		21
CAMORIM	Não Associado	16	1	17
BARU	Não Associado	12		12
ASTROMARÍTIMA	Não Associado	11		11
BRAVANTE	ABEAM	11		11
LOCAR	Não Associado	10		10

Fonte: Abeam

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/09/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006